97-84010-2

Hahn,

Die Herstellung der wirtschaftlichen Einheit...

Leipzig

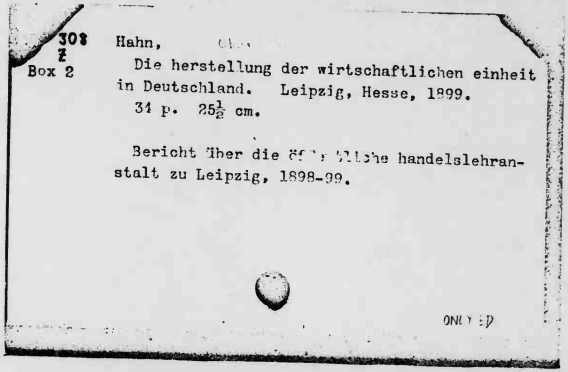
1899

97-84010-2
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD



RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 12:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 1-17-97 INITIALS: FB.

TRACKING # : 20010

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Hahn,

Die Herstellung der wirtschaftlichen Einheit in Deutschland

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

_____ Page(s) missing/not available: _____

_____ Volume(s) missing/not available: _____

_____ Illegible and/or damaged page(s): _____

_____

_____ Page(s) or volume(s) misnumbered: _____

_____ Bound out of sequence: _____

_____ Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from: _____

_____

X pagination begins with page 1 [3]

_____ Other: _____

_____

_____ Inserted material: _____

TRACKING#: MSH20010

308
Z
Box 2

BERICHT

über die

Öffentliche Handelslehranstalt

zu Leipzig

für das 68. Schuljahr.

1898—99.

Inhalt:

I. Die Herstellung der wirtschaftlichen Einheit in Deutschland. Von Oberlehrer Dr. Hahn.
II. Schulnachrichten. Von dem Direktor, Professor H. Raydt.
1. Allgemeine Schulnachrichten.
2. Sammlungen und Inventar.
3. Übersicht über die eingeführten Schulbücher.
4. Unterrichtsgang im Schuljahre 1898/99.
5. Statistisches und Reifeprüfung.
6. Mitteilungen an die Schüler, Eltern und Lehrherren.
7. Schülerverzeichnis.
Anlage: Katalog der Schülerbibliothek.

Leipzig.
Druck von Hesse & Becker.
1899.

I.

Die Herstellung der wirtschaftlichen Einheit in Deutschland.*)

Es scheint keine gewagte Behauptung, dass es für das gegenwärtige Geschlecht beinahe unmöglich ist, sich von dem ganzen Elend und der vollständigen Aussichtslosigkeit der wirtschaftlichen und handelspolitischen Zustände in unserem Vaterlande am Ausgange der Napoleonischen Epoche eine nur einigermassen adäquate Vorstellung zu machen. Allein in dem grössten deutschen Staate, welcher aus den Befreiungskriegen mit einer Einwohnerzahl von $10^1/_2$ Millionen hervorgegangen war, in dem Preussen der 8 alten Provinzen, gab es, vor allem infolge des Zusammenwachsens des Staatsgebietes aus 117 früher selbständigen Landen, bis Anfang 1816 nicht weniger als einige 60 verschiedene Zollsysteme, Tarife und dergleichen und ebenso zahlreiche Zollgrenzen und Zollschranken. Obwohl, namentlich seit dem Eintritt Steins und Hardenbergs in die Reihe der preussischen Minister, die allgemeine Tendenz dahin gegangen war, das alte Friedericianische Handelssystem durch ein liberales zu ersetzen, so war doch weder unmittelbar vor dem Kriege von 1806, noch auch nach ihm bis zu den Friedensschlüssen von 1814 und 1815 Raum und Zeit für eine durchgreifende Reform desselben gefunden worden. In der Mehrzahl der östlichen Provinzen blieben noch immer die Städte von der umgebenden Landschaft durch Zollbarrieren getrennt, die zur Sicherstellung der Zölle und Verbrauchsabgaben dienten. Aller Handel in denselben war in die Städte gewiesen, und nur mit Begleitscheinen der Acciseämter und unter stetiger Kontrolle der Steuerbehörde konnte die Mehrzahl der eingeführten und der inländischen Waren selbst von Stadt zu Stadt befördert werden. In der einen Provinz, selbst in einem Teile derselben, war die Einfuhr von fremden Produkten und Fabrikaten erlaubt, in andern entweder ganz verboten oder mit schweren Zöllen belastet. Während in den westlichen Provinzen beinahe alle fremden Gegenstände, insbesondere alle englischen Fabrikwaren, frei oder gegen mässige Abgaben eingeführt werden durften und auch in den bisher sächsischen und schwedischen, sowie in den altpreussischen Gebieten östlich der Weichsel, in den letzteren wegen ihres polnisch-russischen Verkehrs, eine Anwendung der mit dem Accisesystem eng verbundenen Aus- und Einfuhrverbote undenkbar erschien, war in den Landesteilen an der Elbe und Oder die Steuerfreiheit eine besondere Ausnahme und das Prohibitivsystem die Regel. Und ähnlich, wie in Preussen, jedenfalls nur wenig besser, stand es in den deutschen Mittel- und Kleinstaaten. Wenn der reisende Kaufmann schon durch die thatsächliche Existenz von 39 Bundes-

*) Da ich nur die Absicht habe, in populär-wissenschaftlicher Form für Lehrer und Studierende der Wirtschaftsgeschichte, wie für reifere Schüler von Handelsschulen obiges Thema zu erörtern, so unterlasse ich, schon der Raumersparnis halber, die Aufzählung der benutzten Quellenwerke und stückweisen Bearbeitungen.

staaten in Verwunderung und Staunen geriet, so musste ihm das bunte Ameisengewimmel der Zolltarife und Grenzabgaben, die Immerwiederkehr der zollamtlichen Revisionen, die umständliche Schwerfälligkeit der Abfertigungsformen, der mit all diesen Leiden verbundene Geld- und Zeitverlust das Reisen gründlich verbittern und ihn dringend mahnen, künftig daheim in seinen vier Pfählen zu bleiben. Nirgends hatte sich bei der durch den Wiener Kongress von neuem garantierten Zersplitterung Deutschlands und bei dem zu souveränem Dünkel emporgestiegenen Partikularismus ein grösseres, umfassendes Zollgebiet bilden können. Ausschliesslich das fiskalische und finanzielle Interesse der Einzelstaaten hatte die Zollgesetze diktiert und vorzugsweise den Zwischenhandel mit fremden Waren begünstigt. Nationalökonomische Rücksichten waren den meisten deutschen Regierungen damals so fremd, wie eine klare Einsicht in die unausbleiblichen Folgen dieses Gehenlassens.

Ein anderes kam hinzu, solch wirtschaftliches Elend zu seinem Höhepunkte zu steigern. Bekanntlich hatte die von Napoleon im Berliner Schlosse verfügte Kontinentalsperre den Zweck, England zu vereinzeln, seinen Warenabsatz zu hindern, seine unbeschäftigten Schiffe in den Docks verfaulen zu machen, das englische Volk zur Verzweiflung und in die Fesseln der französischen Weltherrschaft zu treiben. Mag immerhin die Kontinentalsperre ein glänzendes Zeugnis für den systematischen Denker sein: in ihrer Wirkung auf das Inselreich glich sie einem Faustschlag in den Ocean. Die englischen Kaufleute brachten ihren Verlust durch Schmuggel wieder ein und deckten durch vierfache Preisforderung den durch französische Kaper und Douaniers erlittenen Schaden. Während die französische Industrie und Reederei erlahmten, erbrachen die Engländer die ihnen bis dahin verschlossenen spanischen Kolonialreiche, eroberten die französisch-niederländischen Kolonien und entrissen den Holländern die Vorhand im Handel mit China. Vor allem aber erzielte der englische Gewerbfleiss, durch zahllose Erfindungen, die sich an die Entdeckungen Watts und Arkwrights in naturgemässem Gange anschlossen, gestützt und emporgetrieben, gerade in diesen Jahren durch die Masse, die Güte und die Billigkeit seiner Fabrikate Erfolge, die selbst den spekulativsten Köpfen der vergangenen Epoche als fabelhaft erschienen wären. Hatte schon die Kontinentalsperre, solange sie bestand, unsere heimische Leinen- und Tuchindustrie beinahe vernichtet, so hatte ihre durch die Niederwerfung Napoleons bewirkte Aufhebung das Ergebnis gehabt, dass die Einfuhr der billigen und zugleich technisch überlegenen englischen Fabrikate ein erschreckendes Übergewicht bekam. Vielfach zu Preisen, welche die Herstellungskosten kaum zu decken schienen, jedenfalls in der Absicht, jede national-deutsche Fabrikthätigkeit im Keime zu erdrücken und das deutsche Publikum dauernd an englische Waren zu gewöhnen, überschwemmte man englischerseits mit unheilvollen Massen britischer Fabrikate und Manufakturen alle Staaten Deutschlands. Die einheimische, ohnehin durch die Kriegsjahre gestörte Industrie war einer solchen Konkurrenz nicht gewachsen; ihr fehlten dazu Kapitalien, Kredit, Maschinen, technische Kenntnisse und leichter Bezug der Rohstoffe. Was es an deutscher Gewerbthätigkeit und deutschen Fabriken 1815 noch gab, erlag in den folgenden Jahren unter der Übermacht des englischen Konkurrenten und unter den lähmenden Wirkungen wiederholter Missernten.

Was Deutschland bedurfte, um wieder emporzukommen, war ein Doppeltes: einmal die Herstellung eines alle deutschen Staaten umfassenden Zoll- und Wirtschaftsgebietes; sodann auf Grundlage dieser neugewonnenen ökonomischen

Einheit eine entschlossene Stellungnahme dem Auslande gegenüber, welche Achtung abzwang und zur Gegenseitigkeit nötigte. Beiden Forderungen stellte sich das ganze Elend deutscher politischer Vergangenheit und Gegenwart entgegen. Wenn eine allgemeine deutsche Zolleinigung, wie es auf der Hand lag, auch ohne äussere Gewalt die politische Einheit der Nation fördern und beschleunigen musste, so war es vorauszusehen, dass sich einer solchen die Mittel- und Kleinstaaten, selbst auf die Gefahr wirtschaftlicher Nachteile hin, mit der ganzen Zähigkeit des deutschen Partikularismus entgegenstemmen würden. Solcher Widerstand war nur zu überwinden durch den Frankfurter Bundestag oder durch eine der beiden Grossmächte. Nun enthielt zwar der Artikel 19 der Bundesakte die Zusage, dass „der Bundestag wegen des Handels und Verkehrs in Beratung treten solle.“ Aber von allgemeinen Beratungen des Deutschen Bundes, zu dessen Mitgliedern drei fremde Könige, England für Hannover, Holland für Luxemburg, Dänemark für Holstein gehörten, und in dem Reuss jüng. Linie oder Lippe-Bückeburg auf Grund der für wichtige Beschlüsse geforderten Einstimmigkeit jede Entwicklung zu hemmen im stande war, konnten nur Thoren etwas erhoffen. Ebenso war die Präsidialmacht des Bundes, Österreich, welches übergenug damit zu thun hatte, die letzten Funken des Feuerbrandes der Freiheitskriege polizeilich auszulöschen, und welches die wirtschaftliche Absperrung als die notwendige Ergänzung seines geistigen und politischen Repressivsystems betrachtete, damals so wenig, wie jemals, gewillt, für Deutschland etwas zu leisten. So musste dasselbe Preussen, welches soeben für die Abwerfung des französischen Joches das Beste gethan, durch seine Lage darauf angewiesen und durch seine Bedürfnisse genötigt, auf eigene Hand zur rettenden That schreiten; so mussten die brandenburg-preussischen Herrscher, die im 17. und 18. Jahrhundert den Beharrungstrieb ihrer Unterthanen des öffentlichen Wohls halber wiederholt schroff durchbrochen, auch in dieser Frage vorangehen. Ein Glück, dass König Friedrich Wilhelm III., in den grossen Fragen der internationalen Politik so zaghaft und ohne Initiative, diesen neuen Aufgaben Preussens, wenn auch nicht Partei ergreifend und auch nicht auf eine abstrakte Handelspolitik eingeschworen, aber durch seine Humanität und Redlichkeit getrieben, von vornherein sympathisch gegenüberstand. Ohne das Wirken des süddeutschen Nationalökonomen Friedrich List und des badischen Geh. Rats Nebenius, und ohne die Verdienste König Ludwigs I. von Bayern herabzusetzen, muss die Gründung des deutschen Zollvereins als eine vorwiegend preussische That bezeichnet werden. Auf besonderen Befehl und unter der speziellsten Anteilnahme des Königs arbeitete der damalige preussische Ministerialdirektor Maassen, mit J. G. Hoffmann der eigentliche Vater und Verteidiger der neuen Wirtschaftspolitik, das Gesetz vom 26. Mai 1818 „über den Zoll und die Verbrauchssteuer von ausländischen Waren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staates“ aus, das nicht allein ein neues Zoll- und Steuersystem für den preussischen Staat, sondern zugleich in der grossen weltgeschichtlichen Wendung vom Merkantilismus zur Handelspolitik des 19. Jahrhunderts das erste dauerhafte Beispiel schaffen sollte. Indem dasselbe alle Zolllinien an die Landesgrenze verlegte und alle Binnenzölle aufhob, vereinigte es Stadt und Land, Provinzen und Provinzen. Während die verschiedenen preussischen Landesteile, die altererbten, die wiedergewonnenen, die neuerworbenen bisher eine Herrschaft gebildet hatten, so wurden sie durch das Gesetz von 1818 eine Lebensgemeinschaft. Der Name Preussen bedeutete fortan ein Wirtschaftsgebiet, und $10^1/_2$ Millionen Deutsche, befreit von all den verwickelten Zoll-, Durchgangs- und Handelsabgaben, besiegelten

ihre politische Zusammengehörigkeit durch die Gemeinsamkeit aller Lebensinteressen.

Auf keinen Fall sollte damit die Zahl der mit Prohibitivgesetzen ummauerten Mächte um eine neue vermehrt, oder das Merkantilsystem, welches man im Binnenlande aufgegeben, an den Aussengrenzen behauptet, oder gar in den allgemeinen Zollkrieg eingestimmt werden, den bisher Staat gegen Staat zum gleichmässigen Nachteil aller Nationen geführt hatte. Zwar hatte in den grössten andern Staaten die Epoche der Kriege von 1792—1815 die Anwandlungen zu einer liberalen Handelspolitik, wie sie in den achtziger Jahren überall gesiegt hatte, vollständig rückgängig gemacht. Der politische Kampf hatte überall die alte aggressive, von Handelsneid diktierte Kolonial- und Handelspolitik neubelebt. Der liberale französisch-englische Handelsvertrag von 1786, der in vielem dem von 1860 gleicht, war beseitigt; der Anlauf Pitts von 1784—1788, im Sinne Adam Smiths den englischen Tarif zu unifizieren, zu reinigen und zu mildern, schien von 1792 an vergessen und in sein Gegenteil verkehrt. Ebenso hatte man in Frankreich das liberale Zollgesetz von 1791 aufgehoben und war zum schroffsten Sperrsystem zurückgekehrt. Desgleichen hatten die Vereinigten Staaten nach dem Kriege mit England 1812 ihre Schutzzölle weiter erhöht, und Russland hatte mit der Lossage vom Kontinentalsystem die ersten Schritte zu seiner extremen Schutzzollpolitik gethan. Vollends von 1815—1820 hatten die meisten Grossstaaten in der wirtschaftlichen Krisis, wie sie dem Übergang zum Frieden nach 20jährigem Kriege folgen musste, in gesteigerten Schutzzöllen Hilfe und Rettung gesucht. In Preussen verharrten die optimistischen Schöpfer des Zollgesetzes, meistens Schüler Adam Smiths und Immanuel Kants und ganz in den Idealen der Stein-Hardenbergschen Reformperiode wurzelnd, trotz der entgegengesetzten, immer noch starken altpreussischen Traditionen, trotz des Jammerns vieler Fabrikanten, trotz Handelskrisen und Stockungen, fest dabei, jene allgemeine handelspolitische Reaktion, so sehr sie Preussen zur Gegenwehr reizen mochte, nicht mitzumachen. Man hielt 1815—1818 in den hohen Kreisen des liberalen Beamtentums immer noch an dem Glauben fest, der allgemeine Friede müsse ein System liberaler Handelsverträge bringen, und glaubte sie durch nichts mehr zu verhindern, als durch Errichtung eines sogenannten Retorsionssystems. Man fühlte ferner sehr deutlich, dass der erschöpfte Staat des Friedens mit England und Russland bedürfe. Mit Recht war man vor allem der Überzeugung, dass man mit einem hohen Schutztarif oder gar mit einer Wiederherstellung der alten Aus- und Einfuhrverbote weder die beiden westlichen Provinzen, noch die Landesteile östlich der Weichsel in die einheitliche Zolllinie hineinzwingen könne, und dass daher die Einheit des Marktes und ein relativ liberaler Tarif sich gegenseitig bedingende Prinzipien seien. Aber wie man stolzen Sinnes die allgemeine handelspolitische Reaktion mitzumachen verschmähte, so war man aus praktischer Sachkenntnis, mit Rücksicht auf die Lage des Landes und der Volkswirtschaft ebenso weit davon entfernt, den absoluten Freihandel einzuführen. Obwohl im Herzen radikal freihändlerisch, betonten Maassen und Hoffmann in ihren Schriften und in den Sitzungen immer wieder die Berechtigung eines massvollen Gewerbeschutzes und erklärten, dass man zwischen dem Ideal und der harten Wirklichkeit einen Mittelweg zu suchen habe. Von diesem Kompromissstandpunkt aus ist das Gesetz von 1818 zu begreifen. Dasselbe befreite die Ein- und Ausfuhr wie kein anderer grosser Staat und wusste von keinem Einfuhrverbot ausser in Bezug auf Salz und Spielkarten. Dazu waren die Zölle, welche die fremde Einfuhr belegten, durchaus massvoll

zu nennen und nach Annahme des Gewichtszollsystems bequem zu erheben. Während die Einfuhr der Rohstoffe fast frei war, und nur mässige Eingangsabgaben die fremden Fabrikate trafen, waren die Zolleinnahmen, deren der aus tausend Wunden blutende Staat in seiner damaligen Bedürftigkeit doppelt benötigte, auf die überseeischen Kolonialprodukte, auf die Handelsobjekte der Engländer und Holländer, auf die Verzehrungsgegenstände der wohlhabenden Klassen angewiesen. Als das Gesetz vom 26. Mai 1818 am 1. Januar 1819 wirklich in Kraft trat, war damit, ohne die fremde Konkurrenz ganz auszuschliessen, ein Schutz gegen die Überfüllung des preussischen Marktes mit ausländischen, hauptsächlich englischen Waren geschaffen und zugleich ein epochemachendes Ereignis in der Geschichte der Freiheit des Welthandels vollzogen.

Selbstverständlich musste das preussische Vorgehen die grösste Aufmerksamkeit erregen. Indem Preussen jenen Fortschritt in seinem wirtschaftlichen Leben machte, der nicht allein seine Unterthanen, sondern dereinst auch die gesamte deutsche Nation auf eine höhere Stufe der Entwicklung emporgehoben hat, sollte es, wie so oft in ähnlichem Falle, auf den allgemeinsten Widerstand stossen. Der liberale Tarif von 1818 wurde in England und Holland als eine masslose und unerträgliche Anmassung bezeichnet, die man nicht dulden dürfe. Auch in Österreich merkte man auf. Einige scharfsinnige Köpfe erkannten sofort, dass ein freihändlerisch gewordenes Preussen nichts anderes als eine neue Angriffswaffe der Hohenzollern in ihrem alten Gegensatze gegen das Haus Habsburg bedeute. Aber der österreichische Minister des Auswärtigen Fürst Metternich war glücklicherweise in allen Fragen der Volkswirtschaft viel zu unwissend und als österreichischer Kavalier viel zu bequem, um sich sogleich um scheinbar so fern liegende und untergeordnete Dinge zu kümmern. Ein Schrei des Entsetzens und ein Sturm des Unwillens erhob sich dagegen im übrigen Deutschland gegen diese neue preussische Vergewaltigung. Zwischen den sechs östlichen und den zwei westlichen Provinzen des damaligen preussischen Staatskörpers lagen mehr als 20 deutsche Bundesstaaten, die durch hundert und tausend Fäden mit dem grossen Nachbar verwachsen waren. Mochte immerhin dem Ausland gegenüber der neue Zolltarif freihändlerisch sein, für diese deutschen Territorien wirkte er entschieden schutzzöllnerisch. Um so mehr als jetzt um den ganzen preussischen Staat ein Grenzbezirk von etwa einer Meile Breite herumgelegt wurde, der unter die strengste Aufsicht kam, in dem gewisse Gewerbebetriebe erschwert und für den Warenverkehr nur bestimmte Wege und Tagesstunden erlaubt waren, und der statt mit schlecht bezahlten Invaliden mit einer Elite gut bezahlter, militärisch ausgebildeter Grenzaufseher besetzt war. Und was noch schlimmer war, 13 deutsche Bundesstaaten hatten im Preussischen abgesprengte Landesteile liegen. Wenn Preussen dabei beharrte, diesen Enklaven den bisher gewährten zollfreien Transit durch sein Gebiet zu verweigern und auch von den für sie bestimmten Waren die tarifmässigen hohen Durchfuhrzölle zu verlangen, so waren sowohl die betreffenden Regierungen ausser stande, um die Waren nicht zu sehr zu verteuern, ihrerseits nochmals einen Zoll zu erheben, als auch ihre enklavierten Unterthanen verhindert, unter dem Schutz ihrer Fürsten ihren ebenso einträglichen wie demoralisierenden Schmuggelhandel in das preussische Nachbarland fortzusetzen. Galt schon die neue preussische Handelspolitik gegen die benachbarten Staaten als beispiellose Verletzung völkerrechtlicher und bundesrechtlicher Verpflichtungen, so entstand über die Behandlung der Enklaven, über solchen Eingriff in die Hoheitsrechte deutscher Souveräne, eine masslose Erbitterung. Überall bildeten sich Vereine von Fabrikanten und Kaufleuten, um auf Grund

des Artikels 19 der Bundesakte und im Namen der allgemeinen deutschen Interessen gegen die preussische Sonderpolitik zu protestieren. Sein reiches Wissen, seine ganze Rührigkeit und sein warmes deutsches Herz stellte Friedrich List zu Gunsten eines geographischen Begriffs, wegen eines Afterbildes deutscher Einheit in den Dienst der antipreussischen Bestrebungen. In höchsteigener Person begab sich der Fürst von Anhalt-Köthen zu den während des Winters 1819 auf 1820 stattfindenden Wiener Konferenzen, um dort Hilfe gegen die preussischen Zoll- und Steuerbedrückungen zu suchen. Er verschmähte es nicht, sogar den Frankfurter Bundestag und die Grossmächte zum „Schutz der über allen Angriff erhabenen Sache des uralten Hauses Anhalt“ und seiner Souveränität aufzurufen. Mit ihm vereinigte der Gesandte von Nassau seine Klagen, dass „durch die preussischen Zolleinrichtungen Hunderttausenden Besitz und Eigentum gemindert würden.“ Ungenannt bleiben wollende Sachverständige aus den Hansestädten, die von einem grösseren nationalen Handelssystem für den in ihren Händen befindlichen Import englischer Manufaktur- und Kolonialwaren fürchteten, thaten das Ihre, um in wohlgefügten Gutachten für einen grossen deutschen Zollverein, d. h. für die alte Handelsanarchie zu plaidieren. Hessen-Kassel begann den Vernichtungskampf gegen Preussen, indem es durch übermässige Eingangszölle den preussischen Manufakturen seinen Markt versperrte und durch neue Ausgangszölle den kurhessischen Pfeifenthon den preussischen Fabriken verweigerte. Fürst Metternich, der Vielgewandte, obgleich der Minister eines vom Scheitel bis zur Zehe protektionistischen Staates, wusste es fertig zu bringen, unter der Hand die Ergrimmten gegen den sonst unentbehrlichen Bundesgenossen zu ermuntern. Selbst Preussens Freunde klagten, dass es sein böser Genius in diese Bahnen geführt, dass es verkenne, was es gross machen könne, dass es bereuen werde, das Zutrauen und die Zuneigung der Bundesstaaten verscherzt zu haben.

Aber dieselbe preussische Diplomatie, die soeben noch auf den Karlsbader Konferenzen in den sonstigen Fragen der deutschen Politik mit Österreich Hand in Hand gegangen war, in der Zollfrage blieb sie konsequent. Ruhig und ernst wies Graf Bernstorff, der Bevollmächtigte Preussens auf den Wiener Konferenzen, die stürmischen Angriffe sittlicher Entrüstung gegen das preussische Zollsystem zurück und erklärte trotz des Artikels 19 der Bundesakte, dass der Bund in dasselbe als eine innere Angelegenheit Preussens nicht hineinzureden habe. Je stärker die Gegner den Rechtsstandpunkt betonten, desto kategorischer verteidigte er das gute Recht Preussens gegen die Enklaven. Gegenüber den Zumutungen der Duodezstaaten, dass Preussen zuerst seinen Zolltarif aufzugeben habe, um darauf mit den übrigen 38 Souveränen des deutschen Bundes über einen allgemeinen deutschen Handelsverein zu feilschen und zu markten, erhärtete er immer wieder von neuem, dass zwar Preussen, sobald es eine Regierung für gut finden sollte, die Sache durch ihren Geschäftsträger am Berliner Hofe zur Sprache zu bringen, zu einer jeden Ausgleichung die Hand bieten werde, dass aber von einer Zurücknahme des Zollgesetzes keine Rede sein könne. Und wenn er so die Bevollmächtigten der deutschen Bundesstaaten auf den Weg der Verträge von Staat zu Staat verwies, so gab es bereits einen unwiderleglichen Beweis, dass Preussen gewillt war, allen billigen Anforderungen entgegenzukommen. Bereits am 25. Oktober 1819, also noch vor Beginn der Wiener Konferenzen, hatte Schwarzburg-Sondershausen sich mit dem grösseren Teile seiner Besitzungen, nämlich mit seiner in Preussen enklavierten unteren Herrschaft an der Hainleite, dem preussischen Zollsystem angeschlossen. Mit der grössten

Liebenswürdigkeit hatte Preussen darin gewilligt, dass die an den Aussengrenzen des preussisch-sondershausischen Zollgebiets erhobenen, nunmehr gemeinsamen Eingangszölle diesseits und jenseits nach der Kopfzahl der beiderseitigen Unterthanen, und nicht nach dem Verhältnis der sondershausischen Konsumtion zur Verteilung gelangten. Eine nie zuvor gekannte Hochflut herrschte seitdem in den sondershausischen Landeskassen, und mit stolzer Genugthuung konnte Fürst Günther Friedrich Karl aus den Überschüssen der Staatseinnahmen sein sondershausisches Nationaltheater erbauen, in welchem er allabendlich seine ihm der Mehrzahl mit Tauf- und Vatersnamen bekannten Unterthanen um sich versammelte.

Dennoch blieb dieser Sondershäuser Vertrag drei volle Jahre ohne Folge. Schien doch das preussische Zollwesen einführen und in Steuergemeinschaft mit Preussen treten den Verzicht auf die von Gott stammende Souveränität zu bedeuten. Erst 1822 folgte jenem ersten Vertrage der zweite dieser Art mit Schwarzburg-Rudolstadt, aber nur wieder mit Rücksicht auf dessen im Preussischen enklavierte Unterherrschaft Frankenhausen. Nach und nach folgten die Souveräne der übrigen Enklaven dem Beispiele der Enkel Kaiser Günthers: 1823 Sachsen-Weimar-Eisenach und Anhalt-Bernburg, 1826 Lippe-Detmold und Mecklenburg-Schwerin und in demselben Jahre, als der erste deutsche Kleinstaat auch mit seinem nicht enklavierten Teile, Anhalt-Bernburg, endlich 1828, durch „die preussische Polizeilinie“ und wachsende Finanznöte hineingezwungen, die Dessauer und Köthener Linie der Askanier. Gewiss ein äusserst geringes Facit. Zehn Jahre waren vergangen seit dem Erlass des preussischen Zollgesetzes, und bei aller Zuvorkommenheit, bei allem Eingehen auf die Wünsche der Kleinen und der Kleinsten war nichts erreicht worden, als dass die Souveräne der meisten im Preussischen gelegenen Enklaven sich herabgelassen hatten, mit diesen Enklaven dem preussischen Zollsystem beizutreten, und dass damit die Länge der Zollgrenzen von 1073 auf 992 Meilen verringert war.

Und doch kein Wunder. Offen und versteckt hatte seit den Wiener Konferenzen der Feldzug gegen die preussische Zollreform fortgedauert. Es blieb das fest ins Auge gefasste Ziel aller derer, die unter dem Banner des Artikels 19 die deutsche Handelseinheit mit Bundeszöllen verfochten, vor allem die preussische Sonderpolitik als das Haupthindernis zu Falle zu bringen. War man einstweilen durch den preussischen Eigenwillen verhindert, jenen Artikel 19 in vollem Umfange zu verwirklichen, so schien es Recht und Pflicht, wenigstens dem eigentlichen, dem „reinen“ Deutschland die Wohlthaten desselben zu sichern. Indem man den preussischen Störenfried bekämpfen wollte, kam man unversehens selber, ohne auf den Bund Rücksicht zu nehmen, auf den Vertragsweg von Staat zu Staat, zu Sonderverhandlungen, zu ebenso „bundeswidrigen“, „völkerrechtswidrigen“ und „reichsstaatswidrigen“ Zollschranken, wie sie das barbarische Preussen errichtet hatte. In Gemässheit eines noch auf den Wiener Konferenzen unterzeichneten Vertrages traten am 13. Dezember 1820 die Bevollmächtigten von Bayern, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt, der Thüringischen Staaten, denen sich später noch die von Kurhessen, Waldeck und der beiden Hohenzollern anschlossen, zu Zollkonferenzen zusammen. Die Verhandlungen, welche in den Jahren 1820 bis 1823 in Darmstadt geführt waren, wurden 1824 in Stuttgart fortgesetzt. Aber wenn von gemeinsamen Verhandlungen so vieler sich gleichberechtigt Glaubender an sich wenig zu erwarten war, so mussten dieselben notwendig scheitern, weil die vier süddeutschen Staaten, genau wie im Jahre 1866 über die militärische, so in Darmstadt und Stuttgart über die Zollhegemonie nicht

einig werden konnten. Dazu kam, dass im Jahre 1825 König Ludwig I. den bayerischen Thron bestieg, ein Fürst ebenso geistvoll, wie unklar, an einem Tage sich „teutschen Sinnes teutschester Bewährung“ rühmend, am nächsten wieder bajuvarischer Patriot, dauernd jedoch von der fixen Idee beherrscht, den 1815 an Baden überwiesenen Teil der Pfalz, „die Wiege seines Geschlechts“, für Bayern zurückzugewinnen. In dieser antibadischen Richtung stimmte mit ihm König Wilhelm I. von Württemberg überein, indem er vom badischen Nachbar herrisch eine Grenzberichtigung zu Gunsten seines Schwabenreiches verlangte. Solche Begehrlichkeit musste der ohnehin locker gefügten Einigkeit den Boden ausschlagen. Baden entwich für immer den bayerisch-württembergischen Umwerbungen. Und während dann endlich am 28. Januar 1828 als dürftiger Bodensatz aller Hoffnungen und Bestrebungen der „wahren Patrioten“ ein bayerisch-württembergischer Zollverein mit Einschluss der beiden Hohenzollernschen Fürstentümer zu stande kam, von dem jedoch die Rheinpfalz durch das dazwischenliegende Baden getrennt blieb, unterzeichnete noch nicht einen vollen Monat später, am 14. Februar 1828, dasselbe Hessen-Darmstadt, welches die Idee des antipreussischen Sonderbundes zuerst gehegt, die Zutrittsurkunde zum preussischen Zollsystem.

Endlich ein erster nennenswerter Erfolg. Endlich nach zehn Jahren fand sich ein deutscher Mittelstaat, der nicht enklaviert war, durch bitterste Finanznot bewogen, Dünkel und Misstrauen beiseite zu setzen und sich durch besonderen Staatsvertrag der preussischen Zollgesetzgebung unterzuordnen. Mochten preussische Patrioten auch mit Recht darauf hinweisen, dass die Zollgrenze durch Hessens Beitritt wieder von 992 auf 1108 Meilen verlängert werde, während das freie Marktgebiet sich nur um 152 Quadratmeilen vergrössere, und dass finanzielle Einbussen für Preussen unvermeidlich seien. Mit fast sentimentaler Uneigennützigkeit willigte Preussen wieder darin, dass die Revenuen des nunmehr preussisch-hessischen Zollgebietes nicht nach dem Verhältnisse des etwaigen hessischen Konsums, sondern nach der Kopfzahl verteilt werden sollten. Indem Preussen ferner seinem Zollverbündeten selbständige Zollverwaltung, allerdings streng nach preussischem Muster, und gleiches Stimmrecht bei etwaiger Abänderung der Zollgesetze gewährte, war es bemüht gewesen, die souveräne Würde des darmstädtischen Reiches mit peinlicher Sorgfalt zu wahren. Das einzige, was die norddeutsche Grossmacht bei ihrer freiwilligen Gleichstellung mit einem Staate dritten Ranges sich als Waffe gegen einen Missbrauch des gleichen Stimmrechts vorbehielt, war das Recht, vom 1. Januar 1834 ab den Vertrag zu kündigen.

Wenn Preussen nicht allein sein Selbstgefühl, sondern auch sein aus bitteren Erfahrungen gewonnenes System des bewussten Abwartens es verbot, irgend welchem andern Staate Anerbietungen in Bezug auf den Eintritt zu machen, so fühlte sich die Darmstädter Regierung nicht durch solche Rücksichten gebunden. Um eine wirkliche Verbindung zwischen den östlichen und westlichen preussischen Provinzen und Hessen-Darmstadt ins Werk zu setzen, stellte der Darmstädter Staatsrat Hofmann auf der Rückreise von Berlin bei dem Vetter seines Grossherzogs in Kassel den Antrag, auch kurhessischerseits dem preussischen Zollsysteme beizutreten. Sofort erschien in der hessischen Hauptstadt an der Fulda ein Werber für den bayerisch-württembergischen Zollverein. Ohne Zweifel schwankte der hessische Despot nach Süddeutschland hinüber, der Abschluss mit demselben war so gut wie fertig. Aber von Metternich belehrt, dass auch der Anschluss an Bayern die kurhessische Nationalehre gefährde, von England, Frankreich und Holland, die in der deutschen Anarchie teils aus politischen, teils aus wirtschaftlichen

Gründen ihr Lebensinteresse erblickten, verhetzt und dazu von dem albertinischen Sachsen auf das glühendste umworben, hatte der durch solche Liebeserklärungen über sich selbst erhobene Kurfürst Wilhelm II. den Mut, sowohl der darmstädter, als auch der süddeutschen Umwerbung sich zu erwehren und dafür der Atlas eines neuen handelspolitischen Vereins zu werden.

Denn nirgends hatte der preussisch-hessische Vertrag schwerere Besorgnisse erregt, als am Dresdener Hofe. Wenn die sächsische Regierung bisher trotz der Vorstellungen der Fabrikanten des Erzgebirges und einzelner jüngerer Beamten aus tiefem Hass gegen das räuberische Preussen sich damit begnügt hatte, am Bundestage die deutsche Handelseinheit mit Bundeszöllen zu fordern und im übrigen alles beim alten zu lassen, so begann jetzt auf einmal die Furcht aufzudämmern, dass nach dem Beispiel von Darmstadt auch der bayerisch-württembergische Zollverein sich mit dem preussischen zu einem verschmelzen, Thüringen für sich gewinnen und damit dem Leipziger Messhandel den Weg zur See ringsum durch Zollstellen versperren könne. Aus solchen Befürchtungen heraus entsprang in aller Stille der Plan, einen „sächsischen Gegenzollverein“ zu gründen, der als Keil zwischen die beiden älteren Zollvereine hineindringen und ihre Verbindung hindern sollte. Nachdem man im Lauf des Sommers die Mehrzahl der zwischen jenen beiden eingeklemmten Staaten angeworben, begannen am 24. August 1828 in Kassel, um den neuen Heiligen der nationalen Idee zu ehren, die Verhandlungen, die bereits am 24. September Sachsen, die Thüringischen Staaten, Kurhessen, Frankfurt, Nassau, Waldeck, Braunschweig, Hannover und Bremen zum „Mitteldeutschen Handelsverein“ verbanden. Schon die geographische Gestaltung des Vereinsgebietes war seltsam genug. Von der sächsischen Oberlausitz und dem Erzgebirge reichte es über Thüringen westwärts bis Frankfurt a. M. und bis zum nassauischen Rhein, um dann mit einem scharfen Widerhaken sich zurückbiegend über Kassel und Hannover die Nordsee zu erreichen. Auch die Motive der Verbündeten waren sehr verschieden. Der sächsische Hof hatte, um seinen dynastischen Hass gegen Preussen zu befriedigen, seine eigenen Fabriken der englischen Konkurrenz preisgegeben. Die Thüringischen Staaten — Karl August war soeben am 18. Juni gestorben — unterzeichneten aus gedankenloser Leichtfertigkeit und Ängstlichkeit, die Frankfurter Patrizier aus Fürsorge für ihren Zwischenhandel und auf Kommando Österreichs, der nassauer Herzog aus Grossmannssucht, der Kurfürst von Hessen, um seinem leidenschaftlich gehassten königlichen Schwager in Berlin einen derben Possen zu spielen. Die hannoversche Regierung, wie immer die Schaluppe im Kielwasser der englischen Fregatte, hoffte den offenen Markt, den bisher die englischen Fabriken in Hannover gefunden, bis an den Main und das Erzgebirge auszudehnen. Herzog Karl von Braunschweig wagte trotz seines Hasses gegen die hannöverischen Welfen einer Weisung Metternichs zum Beitritt nicht zu widerstehen. Selbst der sonst so gewiegte Handelspolitiker Johann Smidt von Bremen brachte es der über alles geliebten Vaterstadt halber über sich, die antipreussische Tendenz des Vereins zu übersehen. Die Verbündeten verpflichteten sich im Grunde zu weiter nichts, als bis zum 31. Dezember 1834, d. h. bis zu dem Zeitpunkte, wo der preussisch-darmstädter Vertrag eventuell ablief, keinem auswärtigen Zollverein einseitig beizutreten. Der mitteldeutsche Handelsverein war ohne gemeinsames Zollsystem, er gewährte den vereinten Staaten nur verschwindende Erleichterungen, er war in sich von vornherein uneins, er war aus verschiedenen Gründen unverbesserlich, er sollte seinen Mitgliedern Enttäuschung über Enttäuschung bringen. Aber der nominelle Zweck auch dieses „rein-

deutschen" Sonderbundes blieb der alte grossartige, den unsterblichen Artikel 19 der Bundesakte „soviel an ihm liege" zu verwirklichen und gegenüber den Sonderbestrebungen die allgemeine deutsche Handelsfreiheit zuwege zu bringen. Und auch der wirkliche Zweck war erreicht, wenn dieser, wie man sich ausdrückte, „neutrale" Bund als ein drittes selbständiges Ganzes Preussen und die süddeutschen Vereinsstaaten voneinander zu trennen vermochte, und wenn man sich gegenseitig behütete und bewahrte, hinsichtlich des Zollwesens preussisch zu werden.

So standen denn am Schlusse des Jahres 1828 zwei grosse handelspolitische Körper, der bayerisch-württembergische Zollverein und der mitteldeutsche Handelsverein, dem preussisch-darmstädter Verein gegenüber, beide mit dem Anspruch, den Artikel 19 gegenüber Preussens Herrschsucht verwirklicht zu haben. Aber schon vermochten erleuchtete Köpfe wie Nebenius den richtigen Weg zur Herstellung der nationalen Wirtschaftseinheit zu erkennen, und schon begannen, während der Felsen des preussischen Systems unerschüttert stand, ringsherum die sturmbewegten Wellen sich zu glätten. Entrüstet über die Metternichschen Fallstricke, welche die süddeutschen Höfe um den sicheren Sieg in Kassel betrogen, in der bitteren Erkenntnis, dass nach dem Übertritt Kurhessens zu den Mitteldeutschen an eine Vergrösserung seines süddeutschen Vereins unter Wittelsbachschen Fahnen nicht mehr zu denken sei, und in der ebenso schmerzlichen Einsicht, dass seine Lieblingsschöpfung, weil ohne Meeresküste, unergiebig sei und kränkele, hatte König Ludwig von Bayern durch Vermittlung des Buchhändlers Freiherrn von Cotta über den mitteldeutschen Handelsverein hinweg sofort Anlehnung an Preussen gesucht und infolge des bereitwilligen Entgegenkommens des Berliner Hofes eine erste Annäherung des preussisch-darmstädtischen und des bayerisch-württembergischen Zollvereins in dem Handelsvertrage vom 27. Mai 1829 zu stande gebracht. Aus diesem Vertrage, obwohl derselbe ein Differenzialzollsystem im weitesten Umfange zwischen den kontrahierenden Staaten begründete, konnte die vollkommene Zolleinung nicht hervorgehen, solange die Länder der Verbündeten nicht in festem geographischen Zusammenhange standen. Aber schon im Juli 1829 schlossen die Herzöge von Koburg und Meiningen, im krassesten Widerspruche mit dem Sinn des Kasseler Vertrages, mit dem allzeit ausspähenden preussischen Finanzminister von Motz einen Vertrag, gemeinsam einen zollfreien Strassenzug von Langensalza über Gotha nach Zelle, und von hier nach Würzburg und Bamberg zu bauen. Es wurde damit ein Isthmus geschaffen, über den Nord und Süd sich die Hände zu reichen vermochten, und welcher Sachsen, den Führer des mitteldeutschen Handelsvereins, von seinen Bundesgenossen trennen und zum Gefangenen Preussens machen musste. Die reussischen Länder folgten am 9. Dezember 1829 dem Beispiel ihrer ernestinischen Nachbarn und versprachen, dem preussischen oder bayerischen Vereine beizutreten, sobald sie ihrer Pflichten gegen die Mitteldeutschen ledig wären. Inzwischen räumten die Nachspiele der Julirevolution in Kurhessen und Sachsen plötzlich alle Hemmnisse hinweg, welche das alte System einer Verständigung mit Preussen entgegenstellte. Das Entscheidende war, dass der alte Kurfürst von Hessen wenige Tage bevor er die Regierung seinem Sohne übergab, indem er in der brutalsten Form seine Vertragspflicht gegen seine mitteldeutschen Bundesgenossen brach, um sein unglückliches Land aus unerträglichen Notständen zu retten, demund wehmütig in Berlin um Öffnung der Thür anklopfen musste. Als am 25. August 1831 Kurhessen, seiner geographischen Lage nach der Kern und Mittelpunkt des ganzen mitteldeutschen Handelsvereins, seinen Beitritt für

den 1. Januar 1832 unterzeichnete, war nicht nur die lang ersehnte territoriale Verbindung zwischen den beiden getrennten Teilen des preussisch-hessischen Vereins endlich erreicht, sondern zugleich die vernichtende Katastrophe über die noch ausharrenden Genossen des mitteldeutschen Vereins herbeigeführt. Wenigstens das abgeschnittene Sachsen und der noch zu ihm haltende Rest der thüringischen Kleinstaaten mussten schleunigst suchen, indem der Verrat des einen am Kasseler Vertrage immer dem andern zum Vorwande und zur Entschuldigung diente, sich noch in der letzten Minute vor dem drohenden Unwetter zu schützen. Zwar machte die sächsische Regierung, um die Leipziger Grosskaufleute, die da jammerten, dass mit der Annahme des preussischen Zolltarifs das Gras auf den Strassen ihrer Stadt wachsen würde, in ihrem grossen Vertriebe ausländischer Fabrikate nicht zu schädigen, Vorbehalt auf Vorbehalt. Nachdem aber am 22. März 1833 endlich nach harten Rechnen die Zolleinigung zwischen den beiden Zollvereinen des Nordens und Südens — dank namentlich dem nach dem Tode Motz's zum preussischen Finanzminister aufgestiegenen Maassen und dem bayerischen Finanzminister von Mieg — zu stande gekommen war, musste auch der sächsische Finanzminister von Zeschau am 30. März 1833 für Sachsen abschliessen. Ebenso erklärten die auf Preussens Mahnung mit den von ihrem Gebiet umschlossenen preussischen Kreisen Erfurt, Suhl und Ziegenrück und dem kurhessischen Schmalkalden zu einem besonderen Zoll- und Handelsverein vereinten Thüringischen Staaten am 10. Mai ihren Anschluss. In der Sylvesternacht auf 1834 fielen überall, während die bisherigen Schmuggellanten die Totenklagen auf die gute alte Zeit anstimmten, unter dem Jubel der grossen Masse die trennenden Schlagbäume. Der erweiterte Handelsbund, der am 1. Januar 1834 auf acht Jahre ins Leben trat und dabei den Namen Deutscher Zollverein annahm, umfasste Preussen, die Anhaltschen Fürstentümer, Sachsen, die Thüringischen Staaten, beide Hessen, Bayern, Württemberg und beide Hohenzollern mit einem nunmehr einheitlichen Markte von 7719 Quadratmeilen mit 23 Millionen Einwohnern. Selbstverständlich wurde Preussens erprobter Tarif und seine Zollverwaltung zur Grundlage genommen. Dagegen verzichtete Preussen auf jedes Vorrecht und gewährte trotz schwerer finanzieller Bedenken auch weiterhin Verteilung der an den Aussengrenzen des Gesamtgebietes erhobenen Zolleinnahmen und der gemeinsamen Verbrauchsabgaben nach der Kopfzahl, selbständige Zollverwaltung der grösseren Bundesglieder, gleiches Stimmrecht auf den alljährlich wandernden Generalkonferenzen und das liberum veto und Kündigungsrecht jedes Einzelstaates. Ausgeschlossen aus diesem Vereine blieben Österreich mit Liechtenstein-Vaduz, Baden, Frankfurt, Nassau, die beiden Lippe, die drei Hansestädte und die beiden Mecklenburg, sowie das mit Holland durch Personalunion verbundene Luxemburg und das zu Dänemark gehörige Holstein und Lauenburg. Vergeblich hatte Österreich noch in letzter Stunde die sich vorbereitende Einigung zu stören gesucht. Im Gegensatze zu dem Deutschland des Scheins und des Frankfurter Bundestags hatte Preussen die Leitung des arbeitenden Deutschlands übernommen. Seinem ersten Verdienste, Deutschland durch das preussische Volk in Waffen wieder wehrhaft und ehrhaft gemacht zu haben, hatte es jetzt ein zweites, nicht geringeres hinzugefügt, für das wirtschaftliche Gedeihen der Zukunft das unerschütterliche Fundament errichtet zu haben.

Nachdem die Zollreform Preussens von 1818 sich nicht nur behauptet, sondern vielmehr die mächtigsten seiner Gegner als Parteigenossen und Verbündete gewonnen hatte, konnte es nicht ausbleiben, dass auch die kleineren Widersacher vor dem riesenhaften Gegner die Waffen senkten. Zuerst das

Vaterland des Friedrich Nebenius. Das Grossherzogtum Baden hatte, nachdem es auf den Stuttgarter Konferenzen im Zorn von Bayern und Württemberg geschieden war, bei seiner vollständigen Vereinzelung und bei einer Grenzlänge von 170 Meilen, sich nicht anders zu raten gewusst, als seinen Zolltarif so herabzusetzen, dass derselbe jede strenge Grenzbewachung überflüssig machte. Dieses „Freihandelsystem“ hatte indes zur Folge gehabt, dass ein en gros getriebener Schmuggelhandel nach den deutschen Staaten einerseits, nach der Schweiz und Frankreich andererseits an die Stelle des legitimen Verkehrs trat, dass jedermann schmuggelte, dass der Schmuggel gewissermassen zur Landesindustrie geworden war. Nach langen Schwankungen überwand die badische Regierung ihre Furcht vor den Tarifen des Zollvereins, unterzeichnete am 12. Mai 1835 die Beitrittsurkunde und fasste den Mut, den so oft verteidigten badischen Freihandel als Begünstigung des Schmuggels öffentlich zu verdammen. Der Beitritt Badens schenkte dem Zollvereinsgebiet nicht nur in einer Länge von mehr als 100 Stunden eine leicht zu bewachende Flussgrenze, sondern zwang auch das nun von allen Nicht-Zollvereinsstaaten hermetisch abgeschlossene Nassau und Frankfurt sich schleunigst mit Preussen zu verständigen. Im vollsten Gegensatz zu dem damals schon politisch eng befreundeten Baden war der nassauer Hof stets der gehässigste Gegner Preussens gewesen. Um sich selber vor jeder Möglichkeit der Unterwerfung zu bewahren und zugleich den Absatz der nassauischen Mineralwasser zu Gunsten der landesherrlichen Kassen zu mehren, hatte Nassau am 19. September 1833 mit Frankreich einen für fünf Jahre unlöslichen Handelsvertrag geschlossen. Aber in der nur zu gerechtfertigten Besorgnis, durch Anwendung des preussischen Enklavensystems in eben solche Notlage versetzt zu werden wie einst Köthen, streifte es jetzt jenen französischen Vertrag mit den schnödesten Sophismen einfach ab und bat im Juli 1835 um Aufnahme in den Zollverein, die es dank der unerschöpflichen Gutmütigkeit des Königs, trotz seiner während der Verhandlungen bewiesenen erstaunlichen Unbescheidenheit, am 10. Dezember 1835 sogar mit gleichem Stimmrecht bewilligt erhielt. Am 2. Juni 1836 folgte ihm endlich Frankfurt a. M. Die freie Stadt Frankfurt a. M. hatte seit den Pariser Friedensschlüssen dank ihrer geographischen Lage, dem ererbten Kapitalreichtum und einem bereits früher ausgebildeten Speditionshandel den Versand von englischen Waren nach dem benachbarten Deutschland, nach der Schweiz und Österreich im grossartigsten Massstabe betrieben. Dieser Zwischenhandel wurde schwieriger und schwieriger, als das Zollgesetz von 1818 den zollfreien Transit über preussisches Gebiet verweigerte, und als vollends der Beitritt Kurhessens zum preussischen Zollsystem Frankfurt von den vornehmsten Einfallsthoren der englischen Industrie abschloss. Der Unwille über diese Vergewaltigung stieg dermassen, dass die binnenländische Stadt mit der englischen Regierung am 13. Mai 1832 einen Handels- und Schiffahrtsvertrag auf zehn Jahre schloss, damit englische Schiffe ihre Waren den durch Preussens langjährige Arbeit befreiten Rhein hinauf nach Frankfurt zur Weiterbeförderung führen möchten. Das englisch-frankfurter Abkommen konnte selbstverständlich keinen andern Erfolg haben, als die Stadt hindern, auf eine anderweitige Ordnung ihrer Handelsverhältnisse zu denken. Da kam am 22. März 1833 die Einigung zwischen der norddeutschen und der süddeutschen Gruppe, der Beitritt Badens konnte bereits als wahrscheinlich angenommen werden, ebenso der von Nassau. Waren aber die Zolllinien des Zollvereins einmal bis an die Thore Frankfurts vorgerückt und verhängte dann Preussen die Schrecken seines Enklavensystems über die trotzige Stadt, so war es gewiss mit dem Schmuggel, wahrscheinlich aber

auch mit den Resten des dahinschwindenden Speditionshandels vorbei. Dennoch vermochte die Rücksicht auf den Vertrag mit England, das Interesse der grossen Handlungshäuser und das verrottete Zunftwesen den Anschluss wieder und wieder hinauszuschieben. Dasselbe Frankfurt, das noch vor wenigen Jahren das aus dem mitteldeutschen Handelsverein entflohene Kurhessen wegen Vertragsverletzung bei dem Bundestage verklagt hatte, trat, nachdem ihm Preussen wegen seines unzweifelhaft grösseren Konsums beinahe das Vierfache der ihm nach der Einwohnerzahl zukommenden Rate von den gemeinschaftlichen Zollrevenuen bewilligt und nachdem es England auf sein Ansuchen von den eingegangenen Verpflichtungen losgesprochen hatte, am 2. Juni 1836 dem Zollvereine bei, um wie Leipzig allen Kassandrastimmen zum Trotz für seine Messen noch einmal eine neue Zeit des Glanzes zu erleben.

Blieben auch die finanziellen Ergebnisse des Zollvereins zunächst weit hinter den Erwartungen zurück, so sollte er dagegen in seiner Einwirkung auf die nationale Industrie und den internen Handel selbst die hochgespanntesten Hoffnungen übertreffen. Nach dem Wegfalle aller Schlagbäume entwickelte sich rasch zwischen den einzelnen Staaten ein lebhafter Verkehr. Die deutschen Fabriken, welche zuvor nur für den lokalen Verbrauch hatten arbeiten können, und welche bis dahin überall auf eigenem Boden durch englische Fabrikate beengt waren, fanden auf einmal innerhalb der weiten Grenzpfähle des Zollvereins ein grosses und gesichertes Absatzgebiet. Überall begann es unter Schutt und Asche sich zu regen. Fabrik an Fabrik wurde gegründet. Im Rheinland, in Westfalen, in Sachsen und Schlesien entstanden jene grossen Jndustriecentren, welche den Vergleich mit Lancashire und Yorkshire nicht zu scheuen haben. Durch die Volkswirtschaft der glücklichereu westlichen Nachbarn lauge zu Boden gedrückt, trat unser Volk wieder als ihr ebenbürtiger Nebenbuhler auf den Weltmarkt. Ein lange nicht mehr gekannter Wohlstand begann sich zu regen. Ein neuer Gesellschaftsstand, an Wissen, Gemeingeist und erhöhtem Selbstgefühl täglich wachsend, derjenige der deutschen Fabrikanten und Industriellen, spreugte die alte sociale Ordnung. Mit der emporkommenden Industrie befand sich die Landwirtschschaft in der glücklichsten Harmonie. Der Bauer bis Hinterpommern uud Oberbayern hinein erfuhr die dank dem industriellen Aufschwung steigende Konsumtionskraft der gesamten Bevölkerung im eigenen Wohlergehen uud ahnte, dass er durch die Erfinduug Stephensons sein Getreide und seine Wolle bald in die entlegensten Industriebezirke würde versenden können.

Selbst wenn Preussen, das im Auslande allein als Vertreter des Zollvereins galt, die Eigenliebe seiner kleineren uud schwächeren Verbündeten nicht mit der grössten Zartheit gepflegt hätte, und selbst wenn diese nicht in den nach der Seelenzahl verteilten Zolleinnahmen eine dauernde Quelle ergiebigen Einkommens gefunden hätten, würden es die deutschen Regierungen unter dem Druck der öffentlichen Meinung kaum haben wagen dürfen, den vorläufig nur bis zum 1. Januar 1842 dauernden Zollverein mit Preussen nicht zu erneuern. Im Gegenteil war es vielmehr eine sparsam rechnende Finanzpartei in Preussen, welche dadurch Schwierigkeiten erregte, dass sie auf Grund eines verhältuismässig grösseren Konsums auch einen Vorzugsanteil an den Zolleinnahmeu für Preussen forderte. Zum Glück gewannen die politischen Hoffnungen über jene finanziellen Gesichtspunkte die Oberhand. So wurden am 8. Mai 1841, zumal da der Bundestag noch immer nicht den Artikel 19 erfüllt hatte, die Zollvereinsverträge mit unwesentlichen Änderungen erneuert. Der deutsche Zollverein, der schon in den ersten acht Jahren seines Bestehens zu einer populären Institution im

deutschen Volke geworden, war auf weitere zwölf Jahre, bis zum 1. Januar 1854, gesichert.

Auch diese zweite Periode sollte eine kleine Erweiterung des Zollgebietes bringen. Durch die Arroganz des welfischen Nachbarkönigreiches zurückgestossen, entsprang Braunschweig urplötzlich dem mit jenem 1834 abgeschlossenen Steuerverein und unterzeichnete am 19. Oktober 1841 für den 1. Januar 1842 den Zutritt zum Deutschen Zollverein. Hannover, in Gefahr, dass durch den Beitritt der braunschweigischen Harz- und Weserdistrikte seine um Göttingen gelegenen „Südprovinzen" zur Zollenklave würden, musste die Erlaubnis, den braunschweigischen Isthmus noch für zwei Jahre im hannöverschen Verbande zu behalten, durch das Versprechen sofortiger Verhandlungen zum Zweck eigenen Beitritts erkaufen. Da die Hannoveraner nach endloser Verschleppung für Preussen unannehmbare Bedingungen stellten, trat Braunschweig 1844 auch mit dem Harz-Weserdistrikte bei. Am 18. Oktober 1841 hatte bereits Lippe-Detmold für den 1. Januar 1842 abgeschlossen. Durch seinen Beitritt ward die Möglichkeit gegeben, das bisher vom Zollverein ausgeschlossene kurhessische Rinteler Gebiet in denselben aufzunehmen. Endlich erfolgte am 8. Februar der Anschluss Luxemburgs. Schon am 19. Juni 1839 hatte der niederländische Gesandte in Berlin in einer Note erklärt, sein König-Grossherzog wünsche von dem in Artikel 38 der Vereinsverträge allgemein ausgesprochenen Bereitwilligkeit Gebrauch zu machen und erbitte für das zum Deutschen Bunde gehörige Grossherzogtum Luxemburg die Zulassung zum Zollvereine. Ohne Zweifel war das Entzücken der preussischen Regierung ein sehr geringes. Mit Recht sagte man sich in Berlin, dass die luxemburgische Grenze gegen Frankreich und Belgien an sich schwer zu bewachen sei, und dass dieser Übelstand schwerlich durch die Zuverlässigkeit von luxemburgischen Zollbeamten gehoben werde. Hierzu kamen die Abmahnungen zahlreicher Fabrikanten der Rheinprovinz, welche durch die Aufnahme Luxemburgs schwere Nachteile für ihren Absatz befürchteten. Eben damals machte sich in der preussischen Finanzverwaltung jene Richtung geltend, welche gegen eine Verteilung der Zolleinnahmen nach dem alleinigen Massstabe der Bevölkerungsziffer opponierte. Kein Wunder, dass man am Berliner Hofe sich den unbequemen Bittsteller vom Leibe zu halten suchte. Aber es war vergebens. Der niederländische Bevollmächtigte erklärte, dass, wenn der Anschluss nicht bewilligt werden sollte, seiner Regierung nichts übrig bleibe, als bei der wahrscheinlichen Höhe der Erhebungskosten die Zollverwaltung ganz aufzuheben. Damit würde das ganze Grossherzogtum eine grosse Schmugglerherberge zwischen Frankreich, Belgien und dem Zollverein werden. Selbstverständlich musste bei solchen Aussichten der Anschluss Luxemburgs selbst für im preussisch-deutschen Interesse gelegen erscheinen. Nachdem die niederländische Regierung darein gewilligt, dass Luxemburg keine selbständige Stimme im Vereine erhalten und die Zollverwaltung unter preussische Aufsicht gestellt werden sollte, wurde am 29. Januar 1842 das Land der „nation luxembourgeoise" in den Zollverein aufgenommen.

Wenn schon in diesen Anschlüssen in den ersten Regierungsjahren des neuen Königs Friedrich Wilhelms IV. von dem stolzen Siegeslaufe, wie ihn der Zollverein in den beiden letzten Jahrzehnten des alten Königs gemacht hatte, wenig zu spüren war, so sollte in den nächsten Jahren sogar das Fortbestehen desselben durch innere Zerwürfnisse bedroht werden. Während der neue Stand der Industriellen von Jahr zu Jahr sich mehr zu heben und seine nicht immer gerechtfertigten Ansprüche in der Presse und Fachlitteratur zu formulieren begann, war der deutsche Handelsstand entschieden zurück-

geblieben. Mit steigendem Missvergnügen machte man in kaufmännischen Kreisen die Wahrnehmung, dass, während der Import fremder Fabrikate, vielleicht nicht an Umfang, so doch an relativer Bedeutung, stetig abnähme, der exportierende Fabrikant den Zwischenhändler mehr und mehr zu umgehen lerne. Um so mehr schien es Pflicht der Selbsterhaltung, der Interessenpolitik der Fabrikanten mit ebensolcher Interessenpolitik entgegenzutreten. Je dringender die Hochöfenbesitzer für ihre allerdings zum Teil in bedenklicher Lage befindliche Roheisenindustrie und die Spinner für ihre unter dem Wettbewerb der mechanischen Spinnerei Englands dahinkränkelnde Leinen- und Baumwollspinnereien nach Schutzzöllen riefen, um so lauter verlangten die Handelsplätze, die noch durch keine ausländische Konkurrenz bedrängten Landwirte und die Vertreter der auf das glücklichste prosperierenden Weberei nach Freihandel oder wenigstens nach Beibehaltung des bisherigen Zollsystems. Der Gegensatz zwischen den beiden feindlichen Heerlagern wurde dadurch noch mehr vertieft, dass Friedrich List in seinem „Nationalen System der politischen Ökonomie" und in seinem „Zollvereinsblatt" die Ausbildung des Schutzzollsystems als die Vorbedingung der Unabhängigkeit und Zukunft der deutschen Nation predigte, während gleichzeitig der in Preussen eingebürgerte Engländer John Prince-Smith die Lehre von der freien Konkurrenz durch zahlreiche Flugschriften nach besten Kräften verbreitete. Es konnte schliesslich nicht ausbleiben, dass auch die verschiedenen Vereinsregierungen verschieden Partei ergriffen. Nach mehrfachen leichteren Plänkeleien und Rekognoscierungsgefechten sollte es endlich auf der am 1. Juli 1845 eröffneten Generalkonferenz in Karlsruhe zu ernstem Zusammenstoss kommen. Preussen war um so mehr entschlossen, jeder durchgreifenden Reform im schutzzöllnerischen Sinne Widerstand zu leisten, als die sehr massvollen Gewichtszölle von 1818 infolge des Preisfalles, den mit dem Fortschritt der Technik besonders die Erzeugnisse der Grossindustrie durchzumachen hatten, ohne jedes Zuthun der Regierungen zum Teil zu Schutzzöllen prohibitiven Charakters geworden waren. Sachsen, in seiner Handelspolitik noch immer durch die Interessen des Leipziger Grosshandels und der dortigen Messe bestimmt, ausserdem aber durch die Rücksicht auf seine grossen Webereien gebunden, welche fast ausschliesslich englische Baumwollengarne verarbeiteten, fand die Nachgiebigkeit Preussens schon zu weit getrieben. Zu Preussen hielten alle übrigen norddeutschen Zollverbündeten und ausserdem Darmstadt. Auf der Seite der Schutzzöllner stand dagegen in erster Linie Württemberg, welches seine glücklich angesiedelte Baumwollspinnerei durch gesteigerten Zollschutz zu der Höhe der englischen und belgischen zu bringen hoffte. An seiner Seite und für dieselben Zwecke kämpfte Baden. Um ein bedeutendes in diesem Eifer zurück blieb Bayern, wo sich zwar in und um Augsburg eine bedeutende Baumwollspinnerei gebildet hatte, wo aber ein Übergewicht derselben durch die in Oberfranken sesshafte Weberei verhindert wurde, und dessen hervorragendste Industrie, die Nürnberger, schon längst auf allen Märkten der Welt eingebürgert, von der vorliegenden Frage kaum berührt wurde. Es lag auf der Hand, dass bei so divergierenden Anschauungen in Bezug auf Änderung oder Beibehaltung des bisherigen Tarifs ein einstimmiger Beschluss nicht erzielt werden konnte. Trotzdem verbrachten die Zolldelegierten mehrere Monate mit ebenso leidenschaftlichen wie fruchtlosen Diskussionen. Mit schadenfrohem Lächeln konstatierten die Vertreter der fremden Mächte, dass sich die vielgerühmte deutsche Einigkeit aus dem Palais des Bundestages in die Sitzungen der Zollkonferenz hinübergefunden, und diagnostizierten für den siechen Zollvereinsleib eine baldige natürliche Auf-

lösung. Aber dieselbe Karlsruher Zollkonferenz, die schwerste Prüfung, welcher der Zollverein seit seinem Bestehen ausgesetzt war, ohne Zweifel eine Krise auf Tod und Leben, hatte zugleich die Peripetie gebracht. Auf der nächstfolgenden, 1846 in Berlin abgehaltenen Konferenz zeigten sich alle Regierungen wetteifernd von dem Bestreben durchdrungen, die Erhaltung des Vereins als höchsten Zweck im Auge zu behalten. Namentlich war es den vermittelnden Vorschlägen Preussens zu verdanken, dass die dringendsten Forderungen der Spinnindustrie eine Befriedigung erhielten. Der Kampf zwischen Schutzzoll und Freihandel war noch nicht zu Ende. Aber aus diesem Kampfe war alle Gefahr beseitigt, sobald die Vereinsregierungen zu der Einsicht gelangt waren, dass der Fortbestand des Vereins ungleich höher stehe, als die Durchführung des einen oder anderen, noch keineswegs erprobten Systems.

Ein Verein, der in solchem Masse eine volkstümliche und nationale Kraft geworden war, von dem deutsch-patriotisch fühlende Österreicher in höchst polizeiwidriger Weise erklärten, „Deutschland habe erst durch ihn seine Nationalität gewonnen“, konnte auch, wenn Preussen Preussen blieb, einem Sturmlauf Österreichs gegen denselben auf die Dauer nicht unterliegen. Nachdem Österreich den werdenden Zollverein, als es schon zu spät war, vergeblich zu vernichten versucht, hatte es nicht allein denselben weiterhin vollkommen ignoriert, sondern auch über seine polizeilichen Aufgaben gegen die in seinem Völkerzwinger eingeschlossenen Nationalitäten jeden Versuch einer volkswirtschaftlichen Thätigkeit im eigenen Staate aufgegeben. Das wurde anders mit dem Tode Kaisers Franz I. im Jahre 1835. Aus der Mitte der eigenen Bevölkerung begann man gegen das harte, durch frechen Schmuggel überall durchbrochene Prohibitivsystem zu räsonnieren und auf die günstigen Erfolge der preussischen Zollreform hinüberzuweisen. Insbesondere war es der Freiherr von Kübeck, durch seine eminenten Fähigkeiten aus der Schneiderstube seines Vaters zum Hof-Kammerpräsidenten emporgestiegen, welcher mit durchdringender Schärfe des Verstandes erkannte, dass der deutsche Zollverein mit seinen gewaltigen materiellen Erfolgen eine furchtbare Machtstellung Preussens gegen Österreich bedeute, und dass Österreich, wenn es dem deutschen Zollverein fern bleiben müsse, damit auch schon politisch aus Deutschland hinausgedrängt sei. So ging Freiherr von Kübeck ernstlich daran, das Prohibitivsystem des 17. und 18. Jahrhunderts abzuthun. Wenn diese Schranke gefallen, meinte man in Wien, hätten die deutschen Vereinsstaaten keinen Grund mehr, den Beitritt Österreichs zurückzuweisen. Komme man in den Zollverein hinein, so würde man ohne weiteres, wie am Bundestage, die Führerstelle erlangen. Wo nicht, würde man wenigstens ihn zu sprengen im stande sein. Aber bei der Trägheit Metternichs, bei der Schwerfälligkeit und dem Schlendrian der österreichischen Verwaltung wurden diese kühnen Entwürfe Kübecks vorläufig noch vollkommen zu Schanden. Ein kurzer Stoss, ein einziger Sturmwind genügte, um das Österreich des 18. Jahrhunderts, dem die Trägheit der Regierung und die Gutmütigkeit der Regierten bis dahin das Dasein gefristet, über den Haufen zu werfen. In dem allgemeinen Reichstumulte, bei den Aufteilungsprozessen der hadernden Erben, bei der einstweiligen völligen Abdankung der Regierung, dachte niemand an so weitgehende Pläne. Aber während in der Paulskirche die Erbkaiserlichen mit den Grossdeutschen und Demokraten ihre Redeschlachten schlugen, stellte dasselbe österreichische Heer, das einstmals den Slaven, Magyaren und Türken die weiten Gebiete des Donaureiches abgerungen, den wankenden Staat wieder aufrecht. Ein Minister der That, Fürst Felix Schwarzenberg, unternahm es, dem „verjüngten Österreich“ seine alte Stellung in Deutschland wieder zu gewinnen und unter

der Beistimmung Russlands und dem Jubel der süddeutschen Regierungen Preussen für seine Kaiserträume, für sein Dreikönigsbündnis und die Unionspläne zu züchtigen. In Olmütz musste Preussen in Sack und Asche Busse thun. Seine Schmach schien unauslöschlich. Bei Jena und Auerstädt war das alte Preussen tapfer fechtend der Überzahl und der neuen Kriegskunst des grossen Soldatenkaisers erlegen. Bei Bronzell war es vor den so oft besiegten Österreichern, vor einer kaum wieder disziplinierten bayerischen Schar zurückgewichen, ohne den Degen Friedrichs des Grossen versucht zu haben. Um Preussen für immer zu vernichten, hatte Österreich gleichzeitig, nachdem der Freiherr von Bruck in mehreren Denkschriften die Modalitäten des einzuschlagenden Verfahrens erörtert, am 10. Juli 1851 bei dem kaum wiederhergestellten Bundestage in aller Form die Aufnahme Österreichs in den Zollverein beantragt. Es waren die wiederaufgelebten Ideen des Freiherrn von Kübeck: das 70 Millionenreich, die Abführung der gemeinsamen Zolleinnahmen nach dem Massstabe der Einwohnerzahl an die leeren Kassen Österreichs, die Führerstellung Österreichs nicht bloss im Frankfurter Bundestage, sondern auch im wirtschaftlichen Deutschland. Gewiss, rein wirtschaftlich betrachtet, ein so genialer Gedanke, dass wir noch heute davon zehren. Rein wirtschaftlich betrachtet, wäre es für die Zukunft Deutschlands und Österreichs ein unendlich segensvolles Ereignis gewesen, wenn damals ein einheitliches, durch gleichförmige Schutzzölle nach aussen abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet geschaffen wäre, welches der inländischen Produktion einen grossen einheimischen Absatzmarkt dauernd verbürgt und zugleich feindlichen Tarifmassregeln Nordamerikas und Russlands gegenüber als ebenbürtige Macht dagestanden hätte. Aber sein deutscher Beruf zwang Preussen damals, solchen uns heute so sympathischen Plänen schroff entgegenzutreten. Dasselbe Preussen, das in Olmütz vor den Drohungen Österreichs so schwächlich zurückgewichen war, ermannte sich, wie in den Tagen der Karlsbader Beschlüsse und der Wiener Konferenzen, zu kühner handelspolitischer That.

Man erinnert sich, dass das mit England durch Personalunion verbundene Hannover, um vor allem den englischen Fabrikaten gegen mässige Transitzölle den Weg bis ins Herz von Deutschland zu öffnen, dem mitteldeutschen Handelsverein beigetreten und neben Sachsen die Seele des gegen Preussen gerichteten Gegenzollvereins geworden war. Als dann Kurhessen, Sachsen und die thüringischen Kleinstaaten ihren Frieden mit Preussen machen mussten, hatte Hannover in seiner Unfreiheit der englischen Handelspolitik gegenüber und in der übrigens auch ausserhalb geteilten Meinung, dass die volkswirtschaftlichen Interessen der Nordseeküste von den preussischen sehr weit abwichen, am 1. Mai 1834 mit Braunschweig den Steuerverein geschlossen, dem nachher auch Oldenburg und Bückeburg beitraten. Auch die Trennung des deutschen Welfenkönigreiches von der englischen Krone im Jahre 1837 hatte hieran nichts zu ändern vermocht, und auch unter König Ernst August war Hannover ein Brückenkopf Englands auf dem Festlande geblieben. Der Steuerverein verband, wie der grosse Zollverein und wie vordem der bayerisch-württembergische Verein, seine Mitglieder zu vollständiger Zollgemeinschaft und verteilte wie diese die Einkünfte nach der Kopfzahl, und die Mehrzahl der „deutschen Grossbritannier“ frohlockte, wieviel mehr Bordeaux-Wein, Cigarren und Kaffee man im Steuerverein verzehre, als im Zollverein. Indes konnte es doch einer intelligenten Minorität nicht verborgen bleiben, dass ihr Sonderbund zum Besten Englands und der Hanseaten die eigene Industrie von dem grossen deutschen Marktgebiete absperre. Diese ursprünglich nur kleine Minorität wuchs zusehends, als infolge der Revolutions-

jahre finanzielle Verlegenheiten von selbst zur Erhöhung der Eingangszölle nötigten, als durch den Anschluss Braunschweigs an den Zollverein die Grenzbewachung äusserst schwierig und kostspielig wurde und die entstehenden Eisenbahnen für ihre Rentabilität den schleunigsten Anschluss an Preussen erheischten. Indem jetzt Preussen mit kühnem Entschlusse dieser veränderten Grundstimmung entgegenkam und den Steuervereinsmitgliedern eine Herabsetzung der Zollvereinszölle auf Thee, Kaffee und Wein, zollfreie Einfuhr der Schienen für die hannöverschen Eisenbahnen und einen Vorzugsanteil von 75 Prozent bei der zukünftigen Verteilung der Zollvereinseinnahmen anbot, vermochte selbst Ernst August trotz seines Souveränitätshochmutes solchen Verlockungen nicht zu widerstehen und unterzeichnete am 7. September 1851 für sich und seine Zollverbündeten auf den 1. Januar 1854 den Eintritt in einen Zollverein mit Preussen. Wie gross würde der Jubel in Berlin unter anderen Umständen gewesen sein, hiermit endlich dem gesamten Zollverein, der trotz seiner 25 Millionen Einwohner noch immer ein unförmiges Binnenland geblieben, von dessen 1089 Grenzmeilen nur 129 auf die preussische Ostseeküste fielen, die Nordseeküste von der Ems bis zur Elbe gewonnen zu haben. Angesichts der Forderungen und Drohungen Österreichs konnte es sich in diesem Augenblick nur noch um Notwehr und Rettung handeln. Wenn die bisherigen Zollverbündeten den Lockungen Schwarzenbergs folgten und auch Kurhessen, das einst so viel umworbene territoriale Zwischenglied zwischen dem preussischen Osten und Westen, wieder aus dem preussischen Zollbunde austrat, so war durch den Zutritt des Steuervereins nichts weiter als ein notwendiger Ersatz geschaffen, der ausser der Sicherung jener Verbindung vielleicht noch das Mittel bot, auch durch Sperrung der Nordseeküsten die auf Fahnenflucht in das österreichische Lager hinüber sinnenden Genossen von ihrem Vorhaben zurückzuschrecken. Um für reifliche Überlegung der eventuellen Folgen genügende Zeit zu gewähren, kündigte Preussen schon im November die Verträge auf den 1. Januar 1854 und lud die Vereinsgenossen zur Neukonstituierung des Zollvereins auf Grundlage des „hannöverschen Septembervertrages" zu Konferenzen nach Berlin.

Wie richtig Preussen seine Zollverbündeten bis in Herz und Nieren durchschaute, sollte sich sofort zeigen. Nichts konnte den Mittelstaaten aussichtsvoller sein, als wie im Bundestage, so zukünftig auch auf den Zollkonferenzen den Gegensatz der beiden Grossmächte sich entwickeln zu sehen, als in Handelssachen, wie in den übrigen Bundesangelegenheiten zwei Häupter statt eines zu haben, durch diesen Dualismus, wie vor kurzem vor politischer, so auch vor wirtschaftlicher Mediatisierung geschützt zu sein. Nachdem sie im Januar 1852 in Wien von Schwarzenberg über das einzuhaltende Verfahren Belehrung eingeholt und nachdem sie sich in Darmstadt zu einem Verein zusammengeschlossen, erklärten Bayern, Sachsen, Württemberg, die beiden Hessen und Nassau, dass der Zollverein zuvor mit Österreich abschliessen müsse, ehe man über den Septembervertrag in Verhandlung träte. Aber die preussische Regierung, in wachsender Erkenntnis der Stärke ihrer eigenen Position und der Schwäche der Gegner, beharrte dabei, dass man umgekehrt erst den Zollverein zu erneuern und darauf mit Österreich zu verhandeln habe. Der Worte müde, erklärte sie im September 1852 den Abbruch der Verhandlungen. Mochten Bayern und Württemberg nicht übel Lust haben, dem Zollverein den Rücken zu kehren und allein mit Österreich abzuschliessen: Sachsen, obgleich mit jenen in gleichem politischen Gegensatz zu Preussen und in gleicher politischer Intimität mit Österreich, lehnte schliesslich mit Rücksicht auf seine Industrie eine Sondervereinigung mit Österreich entschieden ab. Die öffentliche Meinung, die auf der Karlsruher Generalkonferenz durch ihre stürmischen Forderungen fast die Regierungen gezwungen hatte, aus dem Zollverein auszuscheiden, verlangte trotz aller schutzzöllnerischen Strömungen im Namen ihrer materiellen und Kulturinteressen die unbedingte Erneuerung desselben. Es kam hinzu, dass am 5. April 1852 der gewaltthätige Erneuerer österreichischer Macht, Fürst Schwarzenberg, plötzlich gestorben war und dass die österreichische Regierung in Hinsicht auf von Frankreich drohende Gefahren sich entschloss, möglichst bald ein gutes Verhältnis mit Preussen wieder anzubahnen. Wenn die Handelspolitik Preussens in allen diesen Punkten von unerwartetem Glück begünstigt schien, so war dagegen seine Stellung in Hannover nach der am 18. November 1851 erfolgten Thronbesteigung Georgs V. nicht mehr so fest wie beim Abschluss des Septembervertrages. Genug Gründe für Herbeiführung eines Kompromisses. Österreich verzichtete auf die sofortige Zolleinigung und begnügte sich am 18. Februar 1853 mit einem Handelsvertrage; Preussen dagegen versprach im Artikel 25 desselben, nach Ablauf von sechs Jahren in Beratungen über eine dann hoffentlich erreichbare Zolleinigung einzutreten. Von dem österreichischen Protektor im Interesse seiner europäischen Politik so schnöde in Stich gelassen und unter dem Drucke der fieberhaft erregten Gewerbstände, blieb damit auch den verbissensten Gliedern der Darmstädter Koalition nichts übrig, als zur Gefolgschaft Preussens zurückzukehren, und so wurde am 8. April 1853 mit Zugrundelegung des Septembervertrages der um Hannover-Oldenburg vergrösserte Zollverein wieder auf zwölf Jahre, bis zum 1. Januar 1866, verlängert.

Auch die zweite grosse Zollvereinskrisis war damit glücklich überstanden; aber der „Februarvertrag" war ein Waffenstillstand, kein Sieg. Preussen hatte nicht allein formell das Recht Österreichs anerkennen müssen, auf Grund seiner Zugehörigkeit zum Deutschen Bunde auch in den Zollverein einzutreten, sondern zugleich zum Zweck der späteren Zolleinigung ein Übergangsstadium acceptieren müssen: erstens möglichste Gleichstellung der nach aussen geltenden beiderseitigen Zolltarife, und zweitens Anbahnung eines ausschliesslich begünstigten Zwischenverkehrs zwischen den beiden abschliessenden Mächten. Kein Zweifel, Preussen hatte durch seine Verschleppungstaktik nur eine Galgenfrist gewonnen, das schliessliche Schicksal schien unentrinnbar. Nur eine schwache Möglichkeit gab es, die Rettung verhiess. Der Kaiserstaat konnte, um dem Zollverein ähnlich zu werden, von seinem althistorischen Prohibitivsystem zum gemässigten Schutzzoll übergehen, von Österreich war eine Zolleinigung mit gemässigter schutzzöllnerischer Politik nach aussen beabsichtigt. Dagegen war es für Österreich unmöglich, wenn der Zollverein einseitig die gegen das Ausland schützende Mauer niederlegte, in die beabsichtigte Lebensgemeinschaft mit ihm einzutreten. Indem Preussen es wagte, den Freihandel als Trumpf gegen Österreich auszuspielen, sollte es ihm gelingen, den Kaiserstaat aus der schon gewonnenen Position wieder herauszutreiben.

Der ganze Zug der Zeit kam ihm dabei zu Hilfe. Nachdem England unter dem Schirm seiner Zölle und Schiffahrtsgesetze dahin gelangt war, von den Industriellen des Auslandes auf eigenem Boden nichts mehr fürchten zu müssen, hatte es, um Käufer für die Überfülle seiner Industrieprodukte zu gewinnen und den hungernden Arbeitern das Brot zu verbilligen, endlich sein in langen Jahrhunderten aufgebautes Protektions- und Prohibitivsystem aufgegeben und war in wohlverstandenem eigenen Interesse definitiv zum Freihandel übergegangen. Als Schlussstein seiner freihändlerischen Reformen hatte es 1860 mit Frankreich den Cobden-Vertrag geschlossen, in dem es auf jeden

Schutzzoll für seine Industrie verzichtete und die Eingangsabgaben auf Kolonialwaren, Wein, Tabak und dergl. beschränkte. Um vollkommen mit dem alten System aufzuräumen, hatte es endlich die Frankreich zugestandenen Zollherabsetzungen zugleich generalisiert und sie damit auch dem Zollverein, selbst wenn er fernerhin schutzzöllnerisch blieb, zugänglich gemacht. Dagegen hatte Napoleon III., indem er von dem Hochschutzzollsystem der Restauration und der Julimonarchie zu einem fast freihändlerisch gefärbten Handelssystem überging und England die Hand bot, die Gewährung der England gebotenen Tarifermässigungen von besonderen Verträgen abhängig gemacht und unmittelbar hinterher bei der preussischen Regierung den Abschluss eines Handelsvertrages von ähnlicher Tendenz zwischen Frankreich und dem Zollverein angeboten. Der Weg zur Rettung war gefunden. Am 29. Mai 1862 wurde in Berlin der Handelsvertrag mit Frankreich unterzeichnet, zu dessen Festhaltung sich Preussen verpflichtete, auch wenn seine Zollverbündeten demselben nicht beitreten sollten, und der dann nach Genehmigung durch den preussischen Landtag am 2. August den verbündeten Staaten und dem Wiener Hofe als unabänderliche Thatsache zugleich mit dem Bemerken mitgeteilt wurde, dass man in Berlin die Annahme desselben als conditio sine qua non für das Fortbestehen des Zollvereins ansehe.

Es ist begreiflich, dass dem gegenüber auch Österreich auf seinem Scheine bestand. Nachdem es bereits 1860 wegen definitiver Herstellung der Zolleinigung schüchtern angeklopft, 1861 bei der Kunde von den Verhandlungen mit Frankreich gewarnt, protestierte es jetzt in aller Form gegen das geschlossene Abkommen, da der Vertrag von 1853 Preussen verbiete, seinen Tarif in einer von der österreichischen sich entfernenden Richtung zu reformieren, und da jenes in dem französischen Vertrage seine Zollsätze so niedrig stelle, dass Österreich sie, ohne seine Industrie zu vernichten, nicht annehmen könne. Gleichzeitig stellte es bei allen Vereinsstaaten den Antrag, unter Beibehaltung des bisherigen Zolltarifs Gesamtösterreich in den Zollverein aufzunehmen. Und in der berechtigten Ahnung, dass vollständiges Aufgeben der grossen Zolleinigung das Signal für vollständige Ausschliessung Österreichs auch aus dem Bunde sein würde, lehnten die alten Getreuen Habsburgs, Bayern, Württemberg, beide Hessen, Nassau und dazu Hannover, die Annahme des französischen Handelsvertrages ab.

Bis auf ein Haar dieselbe Konstellation wie im Anfang der fünfziger Jahre: der Antrag Österreichs auf Aufnahme in den Zollverein, die freudige Zustimmung der Mittelstaaten, die Abwehr Preussens. Aber die Energie dieser Abwehr erinnerte an die stolzesten Tage der Friedericianischen Politik. Ohne die Selbstsucht der neuen englischen Handelspolitik nur im entferntesten zu durchschauen, hatten die norddeutschen Landwirte den Sieg der Anti-Korngesetz-Liga mit hellem Jubel begrüsst, pries der deutsche Kaufmann die Handelsfreiheit als die Erzeugerin jeder anderen Freiheit, hatte die deutsche Manchester-Schule, nachdem der beredte Mund Friedrich Lists im Jahre der Aufhebung der Kornzölle für immer verstummt war, die Mittelklassen daran gewöhnt, die Begriffe liberal und freihändlerisch als untrennbar anzusehen. Dasselbe preussische Abgeordnetenhaus, das sich der Heeresvermehrung des Prinzregenten und Königs Wilhelm I. so entschieden entgegenstemmte, hatte für die unter dem Ministerium der neuen Ära bereits begonnene, von Bismarck energisch fortgeführte freihändlerische Handelspolitik der Regierung auch während der budgetlosen Zeit nur begeisterte Zustimmung. Es ist nicht anders: das Deutsche Reich ist unter freihändlerischer Flagge gegründet worden. Nachdem die schutzzöllnerische Richtung der Zollvereins-

politik 1848 einen gewissen Sättigungspunkt erreicht, ermässigte man seit dem hannöverschen Septembervertrag und noch mehr seit dem französischen Handelsvertrag die Schutzzölle viel weitergehend als 1818, um erst nach der Gründung des nationalen Staates und nach der bitteren Erfahrung, dass der freie Wettbewerb die Übermacht des Starken nicht ausgleicht, sondern erhöht, zu stärkerer Abschliessung zurückzukehren. Von dieser freihändlerischen Welle getragen, erwiderte die preussische Regierung, dass sie im Artikel 25 keine Zolleinigung, sondern nur Beratungen über eine solche versprochen habe, und dass sie auch diese als aussichtslos hiermit ablehne. Unter dem Drucke der sächsischen Fabrikanten und Kammern musste der sächsische Minister Beust erklären, dass der Zollverein mit jenem Februarvertrage seine Autonomie in Handelssachen niemals aufgegeben habe. Und unter dem Zwange derselben freihändlerischen Überzeugungen traten die Thüringischen Staaten, Braunschweig, Frankfurt, Baden, sogar Kurhessen, Hannover und Oldenburg, die beiden letzteren, nachdem ihnen Preussen wenigstens einen Teil des bisher bezogenen Präcipuums aus den Zolleinahmen bewilligt, nach kurzem Besinnen dem neuen Zollverein bei.

Im Gegensatz hierzu zeigte das Verlangen Österreichs nach Zolleinigung diesmal nichts mehr von der früheren Energie. Nicht nur, dass Napoleons Kongressprogramm vom November 1863 und Deutschlands antidänische Begeisterung dem Wiener Kabinett es nahe legten, unter Aufgabe aller Pläne des Frankfurter Fürstentages wieder gemeinsam mit Preussen die deutsche Politik zu leiten. Vor allem machten die durch den neunundfünfziger Krieg von neuem zerrütteten Finanzen eine Zolleinigung mit einem Lande solider Währung unausführbar, und mit dem Tode des Freiherrn von Bruck am 23. April 1860 hatte der Kaiserstaat den Staatsmann verloren, der im Geiste Schwarzenbergs vielleicht die widerstrebenden österreichischen Fabrikanten gezwungen hätte, ihre Geldbeutelinteressen den politischen Plänen der Hofburg unterzuordnen.

Es war die Einsargung der grossdeutschen Wirtschaftseinheit, als die in München versammelten Vertreter Bayerns, Württembergs, Darmstadts und Nassaus in der Punktation vom 12. Juli 1864 die Zolleinigung mit Österreich nicht mehr als Bedingung für ihre Anerkennung des neuen Zollvereins und seines auf Grundlage des französischen Handelsvertrages festgesetzten Tarifs, sondern nur als frommen Wunsch aussprachen, damit, „wenn man zur Zeit keinen Fortschritt auf der 1853 eröffneten Bahn machen könne, doch wenigstens die Möglichkeit für die Zukunft formell und prinzipiell festgehalten werde“. Denn selbst dieses bescheidene Verlangen sollte nicht erfüllt werden. Im Gegensatz zu Bismarck, der die Aufnahme einer dementsprechenden unverbindlichen Phrase als ungefährlich und im Interesse des guten politischen Verhältnisses zu Österreich als wünschenswert bezeichnete, fasste der Ministerialdirektor Delbrück, bis zu der grossen Umkehr in den siebziger Jahren die leitende Persönlichkeit der preussischen Handelspolitik, die Wiederholung des Artikels 25 des alten Vertrages von 1853 als eine fast reale Konzession und als möglichen Anlass für eine neue Zollvereinskrisis auf und wusste den König zur Ablehnung zu bestimmen. Nachdem darauf am 11. April 1865 ein neuer Handelsvertrag mit Österreich ohne Wiederholung des Artikels 25 zu stande gekommen, mussten auch die letzten Widerstrebenden der Münchener Konferenz am 10. Mai ihre Unterwerfung unterzeichnen. Mit der Abweisung der Bitte Österreichs und seiner Freunde, ihm wenigstens die Thür zum Zollverein offen zu halten, war Österreich faktisch aus dem Bunde hinausgeworfen und zu deutschem Ausland geworden. Der Triumph der Frei-

handelspolitik schien vollkommen. Aber doch nicht allein der Freihandels-, sondern der gesamten Zollvereinspolitik Preussens. Das Bewusstsein, dass man unlöslich zu einander gehöre, dass man, möge kommen, was da wolle, sich nicht mehr voneinander trennen könne, war durch die kleinen Erfahrungen jedes Tages in die Lebensgewohnheiten und Grundanschauungen der Nation eingedrungen. Als kein Zweifel mehr darüber walten konnte, dass die Schwerter Österreichs und Preussens wegen der endgültigen politischen Gestaltung Deutschlands noch einmal gegen einander schlagen würden, sorgte niemand in Deutschland um den Bund, jedermann aber um den Zollverein. Während die deutschen Mittel- und Kleinstaaten an der Seite Österreichs die Waffen gegen Preussen erhoben, setzten zum Erstaunen der Welt die Zollbehörden der Vereinsstaaten ihre Funktionen für den Zollverein fort, erhoben Gelder für ihn und verrechneten sie für die Zollvereinsmitglieder, als ob es gar keinen Krieg gäbe und als ob der Verein niemals aufhören könne. Und wie mathematische Köpfe bei den beiden politischen Zollvereinskrisen den endlichen Sieg Preussens immer vorausberechnet hatten, so ist vielleicht nicht ganz mit Unrecht behauptet worden, dass in weiterem allmählichen Prozess die wirtschaftliche Hegemonie Preussens im Zollverein schliesslich von selbst zur politischen hätte führen müssen, und dass auch ohne Königgrätz und ohne Bruderkrieg die dauernde Einigung Deutschlands unter Preussen hätte erreicht werden können.

Und doch ein unsagbares Glück, dass König Wilhelm die befreiende Pharsalusschlacht wirklich schlug, die sein grosser Ahnherr immer vergeblich erhofft hatte, und dass auch in den zollvereinigten Gebieten, deren Herren für Österreich als den Beschirmer ihrer fürstlichen Machtvollkommenheit gegen das unitarische Preussen den Degen gezogen, überall die siegreichen Fahnen Preussens wehten. Seit dem Bundesvertrage vom 18. August 1866 umfasste ein fester Bundesstaat drei Viertel der deutschen Lande mit einem dem alten Bundestage nachgebildeten Bundesrate der norddeutschen Fürsten und freien Städte, aber unter dem Präsidium des Königs von Preussen, welcher nicht allein durch seine um Schleswig-Holstein und Lauenburg, um Hannover, Kurhessen, Nassau und Frankfurt vergrösserte Hausmacht, sondern zugleich auch durch die ihm ein für allemal übertragene Leitung der politischen und militärischen Angelegenheiten eine alles überragende Stellung einnahm. Mit dem Norddeutschen Bundesrate teilte der Norddeutsche Reichstag die Aufgaben der Gesetzgebung. Vor allem hatte die preussische Handelspolitik endlich einen durchgreifenden Erfolg aufzuweisen. Nach Artikel 30 der Bundesverfassung sollte der Bund ein Zoll- und Handelsgebiet bilden. Damit mussten auch die Reste des „Vorlandes“ an der Ostsee und Nordsee die bis dahin durch ihre geographische Unabhängigkeit gesicherte Sonderstellung aufgeben. Die auf die Dauer von vier Jahrhunderten dem deutschen Leben entfremdeten Elbherzogtümer und das 1815 tauschweise an Dänemark überlassene Lauenburg führte Preussen selbstverständlich sofort dem Zollvereine zu. Nachdem sie von einem mit Frankreich noch für längere Zeit abgeschlossenen Handelsvertrage losgesprochen, folgten 1868 die beiden Mecklenburg. Es bestand endlich in jenen schönen jugendfrohen Tagen unserer nationalen Einigung kein Zweifel darüber, dass auch die drei grossen deutschen „Vorhäfen“, wie in den Norddeutschen Bund, so auch in die vaterländische Zollgemeinschaft einzutreten hätten, dass damit dem Spotte des Auslandes über die preussische, die Kniphausener und die sieben anderen Flaggen Deutschlands ein Ende gemacht werden müsste, und dass dann die zweite Handelsmarine der Welt unter deutscher Flagge die Erzeugnisse des deutschen

Gewerbfleisses anstatt englischer und französischer Fabrikate über die Meere zu tragen habe. Allein aus föderalistischem Zartgefühl, um ihnen volle Zeit für die Vorbereitung zum Eintritt in den Zollverein zu lassen, gewährte der konstituierende Norddeutsche Reichstag den drei Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg im Artikel 31 eine Ausnahme von dem Grundsatz der Zolleinheit, aber nur so lange, bis sie mit ihren Vorbereitungen fertig und selbst den Eintritt in den Zollverein beantragen würden.

Und ebenso glücklich sollten sich die Dinge im deutschen Süden gestalten. Je mehr der grossen Masse die Einsicht kam, dass allein der Sieger von Königgrätz stark genug sei, die vielbesungene deutsche Einheit zu verwirklichen, und dass die Scheidung durch die Mainlinie das Werk der von Wien angerufenen französischen Vermittelung sei, um so dringender verlangte man den Anschluss an den Nordbund und, wenn das vorläufig unmöglich, wenigstens Erhaltung und Weiterentwickelung des durch den Krieg rechtlich gesprengten Zollvereins. Nachdem dann durch Vertrag zwischen dem Norddeutschen Bunde einerseits und Bayern, Württemberg, Baden und dem südmainischen Hessen andererseits die Fortdauer der durch den Krieg unterbrochenen vierten Zollvereinsperiode bis zum 1. Januar 1878 vereinbart worden, erlebte die Welt das überraschende Schauspiel, dass, sobald der Norddeutsche Bundesrat und der Norddeutsche Reichstag die politischen und militärischen Angelegenheiten des Nordbundes beraten, sich beide Körperschaften, durch die Vertreter der süddeutschen Regierungen und die nach dem norddeutschen Wahlrecht gewählten Abgeordneten der süddeutschen Staaten verstärkt, als Zollbundesrat und Zollparlament konstituierten, um mit einfachen Majoritätsbeschlüssen über die Zoll- und Handelsfragen der gesamten Nation zu entscheiden.

Es gab also einen Zollstaat und ein Zollparlament, wie sie vordem einzelne Patrioten im Grimme über die Anarchie auf den Generalkonferenzen des Zollvereins geträumt hatten. Aber die noch immer politisch geteilte Nation verlangte in wachsendem Selbstgefühl statt des Zollstaates den Vollstaat und statt des Zollparlamentes ein Vollparlament. Und während die steigenden Wogen des nationalen Einheitsdranges von Nord und Süd an Napoleons willkürliches Machwerk, an die quer durch Deutschland aufgerichteten Dämme der Mainlinie anprallten, sandte ein gnädiger Gott dem deutschen Volke seinen letzten grossen Befreiungskrieg. Auf den blutgetränkten Schlachtfeldern Frankreichs schmiedeten um ihren obersten Bundesfeldherrn, den König von Preussen, geschart, sämtliche deutsche Stämme wetteifernd die deutsche Kaiserkrone und brachten bei ihrer siegreichen Heimkehr ausser dem wiedergewonnenen Elsass-Lothringen Kaiser und Reich zurück. Als die 4 Südstaaten sich durch die Versailler Verträge an den Bundesstaat der 21 Nordstaaten angliederten, war es entschieden, dass von den ewig beweglichen Ländermassen Mitteleuropas fortan die Gebiete der Zollverbündeten das politische Deutschland der neuen Geschichte bilden sollten. Wie der Sondershäuser Vertrag das Vorbild für sämtliche Enklavenverträge gewesen und wie der Darmstädter das Modell für die Anschlüsse der Mittelstaaten geworden, so sollten die Verfassung des Norddeutschen Bundes und die mit den Süddeutschen zuletzt geschlossenen Zollvereinsverträge die Grundlage für die Verfassung des Deutschen Reiches werden. Indem der formell, wenigstens in Bezug auf die Süddeutschen, noch immer kündbare Zollverein in dem Deutschen Reiche unterging und zugleich seine dauernde Form und Vollendung erhielt, verwandelte sich der Zollbundesrat in den Deutschen Bundesrat, das Zollparlament in den Deutschen Reichstag, und aus dem neutralen und unpersön-

lichen Präsidium erstand der erste Deutsche Kaiser, um mit dem ganzen Zauber des alten Namens im Fluge alle deutschen Herzen zu gewinnen. Gleich wie im Triumphgesange verkündete Artikel 33 der deutschen Reichsverfassung: Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet. Im Verlaufe von einem halben Jahrhundert war das preussische Zollgesetz vom 26. Mai 1818, das seine Widersacher als den Quell allen Verderbens und als das Haupthindernis der deutschen Einheit vor allem beseitigen wollten, der Eckstein der wirtschaftlichen und nationalen Einigung geworden.

Nach der prinzipiellen Festsetzung der Zolleinheit war die Erwartung gerechtfertigt, dass auch die Hansestädte in kürzester Frist den Marktfrieden des Reiches suchen und dass ihr Zollanschluss als ein kurzer, harmonisch ausklingender Epilog das Drama der Zollvereinsgeschichte schliessen würde. Aber wie beim Steuerverein, sollte die Erfahrung nicht erspart bleiben, dass der norddeutsche Partikularismus schwerer zu überwinden war, als derjenige der süddeutschen Höfe, bei denen schliesslich immer die Finanznot die abmahnenden Stimmen dynastischer Selbstsucht übertönt hatte. Nur der eisernen Willensenergie des Mannes, der den Deutschen nach so vielen verunglückten Versuchen endlich die politische Einheit geschaffen, sollte es gelingen, diese stolzen Stadtstaaten zu ihrem und des Vaterlandes Heil in die nationale Wirtschaftsgemeinschaft hineinzuzwingen.

Man weiss, dass die drei Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg, die sich einst, als der grosse Hansebund zerfiel, verpflichtet hatten, den alten Namen und ihre alte freundnachbarliche Verbindung aufrecht zu erhalten, aus eigener Kraft durch ihren Handel die Stellung einer Weltmacht erlangt hatten in Zeiten, wo Deutschland tief daniederlag. Und wie es unzweifelhaft ist, dass diese souveränen Kommunen ihren Reichtum zum nicht geringen Teil ihrer kommerziellen Selbstregierung und ihrem von Geschlecht zu Geschlecht vererbten Handelsgeist verdanken, so darf es auch nicht Wunder nehmen, dass dieser hanseatische Handel ursprünglich vorwiegend internationaler Zwischenhandel gewesen ist. Auf ein winziges Gebiet beschränkt und von Nachbarstaaten umschlossen, die zu Wasser und zu Lande alle Zugänge beherrschten und ihnen in ihren Verkehrsbeziehungen mehr Hinderung als Förderung brachten, war es nur natürlich, dass die Hanseaten alle Zeit den Blick auf das freie Meer gerichtet hielten. Insbesondere dem Hamburger Handel wurden durch die zahlreichen eingewanderten Engländer, Franzosen und Holländer, spanische und portugiesische Juden, welche die Brandung der Religionskriege an ihren Strand geworfen, die internationalen Beziehungen zugebracht, die es ermöglichten, Hamburg nach dem Niedergange Antwerpens zum Zwischenmarkt für die Völker des skandinavischen Nordens zu machen. Nachdem dann nach der Abschüttelung der verhassten Fremdherrschaft statt der von Stein erhofften gebietenden Reichsgewalt und einer alle deutschen Grenzen umschliessenden nationalen Zollgrenze mit dem Bundestage das alte Elend des gleichsam wieder aufgelebten Regensburger Reichstages und der Landeszölle zurückgekehrt war, sahen sich auch die Hansestädte gezwungen, zu ihrer alten selbständigen Handelspolitik zurückzukehren. Als nach der Befreiung Nordamerikas die Bremer, anfangs unternehmender, als die Hamburger, ihr schwunghaftes Geschäft mit den Häfen der jungen Union begannen, und als in den zwanziger Jahren, nach dem Abfall der spanischen und portugiesischen Kolonien in Süd- und Centralamerika, die Hamburger mit den alten Kolonialmächten in den Wettbewerb um diesen ergiebigsten Teil des Welthandels eintraten, musste der neue Eindringling in das transatlantische Frachtgeschäft, zumal da es damals in Deutschland ausser der

Leinenhandweberei des Riesengebirges keine exportfähige Industrie gab, sich für seinen Handel vor allem der englischen Fabrikate bedienen, die in den überseeischen Gebieten allein marktfähig waren. Nicht minder war es für sie ebenso bequem wie lohnend, als nach der Aufhebung der Korngesetze der Überschuss der deutschen Getreideernten nach England hinüberströmte, als Rückfracht Bordeauxweine und englische Manufakturen nach Deutschland einzuführen. Und als endlich in den vierziger Jahren unter dem Schirme des Zollvereins die Anfänge einer deutschen Exportindustrie sich regten, konnte der Hamburger Grosskaufmann wenig Interesse daran finden, sich um eine Industrie zu kümmern, die noch an mancherlei Kinderkrankheiten litt und vorläufig ausser stande war, auf dem Weltmarkte mit englischen Manufakturen in ernste Konkurrenz zu treten. Begreiflich, dass die Mehrzahl der hanseatischen Bevölkerung sich daran gewöhnte, ihre Notwehr gegen die Binnenzölle mit dem grossen Namen der Handelsfreiheit zu bezeichnen und die wundersame Theorie zu verbreiten, die Natur selber habe die Mündung der Elbe, Weser und Trave so eigenartig gestaltet, dass sie ein Zollwesen nicht ertragen könnten. Nicht als ob die Hanseaten es unterlassen hätten, bei feierlichen Gelegenheiten ihre Liebe zum deutschen Vaterlande laut und inbrünstig zu bezeugen. So glücklich sie sich im innersten Herzen iu ihrer Handelsautonomie fühlten, die ihnen gestattete, unbekümmert um das deutsche Hinterland immer den nächsten Handelsvorteil wahrzunehmen, und so unwillig sie das Anwachsen des Zollvereins beobachteten, weil sie von der Entwickelung einer deutschen Industrie eine Minderung ihres Zwischenhandels mit fremden Manufakturen befürchten mussten, so versicherten sie dennoch oft, einer gesamtdeutschen Handelspolitik sich gern unterwerfen zu wollen. Indem sie bereitwillig zugaben, dass der Zollverein der Hansestädte nicht entbehren könne, wenn er nationale Schiffahrts- und Handelspolitik zu treiben unternehme, beklagten sie nur, dass gerade die Pflicht der Hafenstädte, den Interessen des gesamten deutschen Verkehrs gleichmässig zu dienen, ihren Eintritt in die preussische Zollgemeinschaft verbiete, so lange die Zolllinien Dänemarks, der beiden Mecklenburg und des Zollvereins ihre Thore umgäben.

Da kam der Krieg von 1866 und brachte statt jenes ungeheuerlichen Bundes, der sich den deutschen nannte und zu Zeiten dennoch vier fremde Reiche umfasste, den norddeutschen Bundesstaat mit Zoll- und Handelseinheit. Da es gewiss war, dass die Zollvereinsverträge mit den süddeutschen Staaten fortdauern und dass ebenso die Elbherzogtümer und die beiden Mecklenburg in den Zollverein eintreten würden, so waren in der That alle deutschen Hinterlande zu einem Handelsgebiete vereint und damit alle von den Wortführern der Hanseaten gestellten Bedingungen für ihren Anschluss erfüllt. Wenn nun auch der konstituierende Norddeutsche Reichstag das vielseitige Verlangen nach möglichst schneller Einziehung der Hansestädte in das Zollgebiet von Bundeswegen verwarf und ihnen im Artikel 31 eine Ausnahme von dem Grundsatze des einheitlichen Zoll- und Handelsgebietes gewährte, bis sie ihren Einschluss beantragen würden, so kann doch kein Zweifel darüber bestehen, dass man in massgebenden Kreisen diese Regelwidrigkeit als ein kurzes Übergangsstadium betrachtete, durch das es den bis dahin frei mit dem Auslande verkehrenden Hafenstädten erleichtert werden sollte, sich für den definitiven Eintritt vorzubereiten. Delbrück meinte, dass sechs bis sieben Jahre dazu genügen würden. Man hat damals bereits die Kostenanschläge für die Herstellung des dann nötigen Freihafengebietes gemacht, und Hamburg selbst berechnete, dass es einen Zuschuss von sechs bis zehn Millionen Thalern vom Reiche dazu erwarten dürfe. Nur weil Preussen

den ferneren Zollausschluss Hamburgs durchaus als ein Interimistikum ansah, willigte es darin, die ganze Unterelbe, obwohl dieselbe durch die Erwerbung Schleswig-Holsteins und Hannovers unzweifelhaft ein preussischer Fluss geworden war, und ebenso die grösste Stadt Holsteins, Altona, mit Hamburg im Zollausschlussgebiete zu belassen.

Aber von den drei Hansestädten erkannte nur das einzige Lübeck die Zeichen der Zeit und stellte 1868 aus freiem Entschlusse den Antrag auf Eintritt in den Zollverein. Nicht als ob die ehemalige Königin der Ostsee weniger als die Schwesterstädte an den althanseatischen Erinnerungen gehangen hätte. Aber man war in den weiterblickenden Kreisen Lübecks der Überzeugung, dass durch den Beitritt der Elbherzogtümer und der beiden Mecklenburg eine weitere Sonderstellung der Vaterstadt unmöglich sei, dass das Hauptinteresse des lübischen Handels auf den ungehinderten Verkehr mit dem Vaterlande gerichtet sein müsse, und dass selbst, wenn einige Zweige des Zwischenhandels mit den Ostseeländern verloren gehen sollten, man andere dafür gewinnen würde. Auch in Bremen gab es unter den kleinen Händlern, den Gewerbtreibenden und den Kaufleuten, die den zollvereinsländischen Handel pflegten, stets eine grosse Anschlusspartei. Aber sie vermochte mit ihren Wünschen nicht durchzudringen, weil sie den Reedern und Grosshändlern zugestehen musste, dass, wenn sich Bremen allein dem Zollverein anschliesse, sein Zwischenhandel an das reichere Hamburg übergehen werde. So wurde denn die Frage der Hansestädte zur hamburgischen Frage. Aber in Hamburg that man nicht das Geringste, um seine Verhältnisse zu ordnen und durch Verhandlungen mit Preussen die Modalitäten des Eintritts festzusetzen. Man lebte weiter, als ob Preussen für alle Zeiten dazu verpflichtet sei, Altona bei Hamburg zu belassen, und als ob die Unterelbe für immer nicht Deutschlands Strom, sondern Deutschlands Grenze zu bleiben habe. Namentlich nachdem der Artikel 30 und 31 der Norddeutschen Bundesverfassung als Artikel 33 und 34 in die Deutsche Reichsverfassung übergegangen, wurde in hamburgischen Kreisen unumwunden verkündet, dass das „bis sie ihren Einschluss beantragen" die Freihafenstellung bis ans Ende aller Dinge gestatte.

Wenn man nach den Gründen und Ursachen dieses entschlossenen passiven Widerstandes forscht, so ist es unmöglich, sie im Mangel an Nationalsinn zu finden. Im Gegenteil, besonders seit dem Kriege von 1870, war der einstige staatlose Kaufmannssinn mehr und mehr durch einen kräftigen Nationalstolz und durch begeisterte Anhänglichkeit an Kaiser und Reich verdrängt worden. Was die Hamburger hinderte, ihre Sonderstellung endgültig aufzugeben, war vor allem die eigensinnige Schwerfälligkeit, die gerade der grosse Kaufmann zu zeigen pflegt, wenn ihm eine vollständige Änderung seines Handelsbetriebs und seiner Geschäftsformen zugemutet wird. Obwohl überall zu Hause und in täglichem Wechselverkehr mit der ganzen Erde, verschlossen sie sich mit sehenden Augen der Einsicht, dass, je mehr alle Staaten allmählich zu wirtschaftlicher Selbständigkeit zu gelangen suchen, die Bedeutung des internationalen Zwischenhandels überall sinken muss, und dass auch für ihre Stadt, so vornehm manche Kreise auf den oberländischen Handel herabblickten, der Zwischenhandel seit geraumer Zeit mit dem über ihren Hafen gehenden deutschen Aus- und Einfuhrhandel nicht mehr gleichen Schritt gehalten. Obwohl sonst überall auf der Erde — die isolierten natürlichen Zwischenhandelsplätze, das halbitalienische Triest und Bremen ausgenommen — kraft einer zwingenden Notwendigkeit alle grossen Seehäfen mit ihrem Wohngebiete, mit ihrer produzierenden und konsumierenden Bevölkerung sich dem

Zollinlande angeschlossen hatten und in allen diesen Städten der ehemalige die gesamte Wohnstadt umfassende „Freihafen" zu dem hermetisch abgegrenzten „Freihafenbezirk" zusammengeschrumpft war, so beharrten die Hamburger dabei, die angeblich ganz unerhörte Blüte ihres Gemeinwesens allein aus seiner vollen Freihafenstellung herzuleiten. Nur so lange das Hamburger Geschäft in seinem alten Wohnungskörper bleibe, in den es einmal hineingewachsen, und so lange sich neben jedem Kontor in jeder Strasse und an allen Fleeten die Speicher erhöben, sei Hamburg im stande, mit so unvergleichlicher Billigkeit das Ausland mit Waren zu versorgen und seine Rolle im Seeverkehr aufrecht zu erhalten. Nur weil es infolge seiner Freihafenstellung keinen zweiten Ort in der Welt gäbe, wo sie alle Waren, ausländische wie deutsche, jederzeit zu erhalten vermöchten, kaufe der kleine Grosshändler aus dem Norden statt in London in Hamburg und hätten in Hamburg eine solche Menge ausländischer Exporteure ihren Sitz genommen. Und endlich könne selbst das Binnenland nur dabei gewinnen, einen möglichst grossen Markt in seiner Nähe zu haben, ganz abgesehen davon, dass je grösser ihr Import für ihre internationale Kundschaft sei, sie um so mehr auch auf deutsche Fabrikate zur Ausgleichung angewiesen wären. Um es kurz zu sagen: obwohl die hanseatischen Schiffe im Auslande überall in zollfreien Docks ohne Beschwerde löschten und luden, so blieben die Hamburger dabei, dass ihr Handel infolge seiner ganz eigentümlichen Natur nur in der alten Verfassung gedeihen könne. Sie schlossen ihre Augen absichtlich gegen die unendliche Erschwerung des Kleinverkehrs mit der Nachbarschaft, gegen das Fehlen aller sonst in den Hafenstädten naturgemäss angesiedelten Industrien, gegen die entsittlichenden Folgen des unausrottbaren Schmuggels an ihren Staatsgrenzen. Sie überhörten geflissentlich, dass die deutsche Nation von Jahr zu Jahr dringlicher von ihnen forderte, eine technische Lösung zu finden, die den berechtigten Forderungen Deutschlands Genüge leiste und doch die eigenen wirtschaftlichen Interessen hinreichend sicher stelle.

Um so dringlicher, als unterdessen die Majorität der Deutschen in schroffem Umschwung aus einem Volke von Freihändlern zu einem Volke von Schutzzöllnern geworden war. Nicht nur weil die schulmässige freihändlerische Lehre der deutschen Manchestermänner von der Nichteinmischung des Staates anfangs der siebziger Jahre dadurch einen tödlichen Stoss erhalten hatte, dass ein Teil der führenden Autoritäten sich in der Arbeiterfrage von ihr lossagte, und weil eine positiv-christliche Strömung nach „Schutz der ehrlichen Arbeit" und das neu erwachte Nationalbewusstsein nach einem „Deutschland für die Deutschen" verlangte. Der veränderten Grundstimmung in Deutschland war gleichzeitig eine parallele Bewegung des Auslandes entgegengekommen, die überall eine Lossagung von der freihändlerischen Vertragspolitik Napoleons III. involvierte. Dazu hatten unter dem Drucke dauernder, auf die Gründerjahre folgender Absatzkrisen die aufs neue verbündeten Eisenindustriellen und Spinner alle sonstigen hilfsbedürftigen Industrien zum Schutze der „nationalen Arbeit" zu vereinen gewusst. Gleichzeitig hatten die früher auf den Freihandel eingeschworenen Landwirte, als sie zum ersten Mal thatsächlich von ihm erreicht wurden und die ungarische, russische und überseeische Konkurrenz in jähem Sturze des Getreidepreises und gleichzeitigem Sinken der Grundrente am eigenen Leibe erfuhren, nach Schutz der notleidenden Landwirtschaft gerufen. Das Entscheidende war, dass Fürst Bismarck, um dem Reiche dauernde Einnahmen zu schaffen, das Angebot jeder Zollbewilligung freudig angenommen, die bisher getrennten Industriellen und Landwirte zu einem Gewalthaufen zusammengeschlossen und

in einer handelspolitischen Kampagne ohnegleichen im Bundesrate und im Reichstage unter schroffster Verurteilung der seit 1862 befolgten Tarifpolitik den autonomen Schutzzolltarif von 1879 durchgesetzt hatte. Anstatt Deutschland unter dem System des Freihandels sich weiter verbluten und durch seine weitgeöffneten Thore die Ablagerungsstätte aller Überproduktion des Auslandes werden zu lassen, sollte fortan die Sicherung des inneren Marktes, der Schutz aller produzierenden Berufsstände, die gleichmässige Beschirmung der Landwirtschaft und der Industrie, dies alles bewirkt durch die Zollpflicht der gesamten fremden Einfuhr, die Aufgabe der deutschen Handelspolitik bilden. Wenn die Hanseaten bisher gehofft hatten, ihren Freihafen nach dem Rechte der Verjährung zu einer organischen Einrichtung des deutschen Wirtschaftskörpers zu machen, so sollten sie es jetzt erleben, dass die Mehrheit der Nation mit ihrem neuen schutzzöllnerischen Tarif eine ehrliche Probe zu machen sich entschloss und, um die Hanseaten zu zwingen, statt ihrem internationalen Zwischenhandel vor allem dem nationalen Handel zu dienen, die endliche Ausführung des Artikels 33 verlangte. Noch in demselben Jahre 1879 wandte sich die Reichsregierung an den Hamburger und Bremer Senat mit der Anfrage, ob in einer naheliegenden Zeit der Eintritt ihrer Städte in das Zollgebiet zu erwarten sei. Die Antwort Hamburgs und damit auch Bremens war durchaus ablehnend. Es ist begreiflich, dass nach zwölf Jahren vergeblichen Wartens und in Konsequenz der neuen Wirtschaftspolitik die Reichsregierung es nun für ihre Pflicht hielt, für ihr Zollgebiet von 45 Millionen Menschen einen grossen Hafen zu schaffen, dessen Thore seinem Hinterlande zu jeder Zeit geöffnet wären. Nach abermals einem Jahre vergeblichen Wartens beantragte die preussische Regierung beim Bundesrate, die Stadt Altona und einen Teil der hamburgischen Vorstadt St. Pauli in die Zolllinie einzuziehen. Selbstverständlich ging sie dabei von der Überzeugung aus, dass Hamburg weder in Bezug auf Altona, noch auf St. Pauli ein Widerspruchsrecht habe. Nachdem Lübeck der Zollgemeinschaft beigetreten, lautete der Artikel 34: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Gebiet bleiben als Freihäfen ausserhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Eintritt in dieselbe beantragen." Die Verfassung gewährte demnach allerdings der Stadt Hamburg vorläufig das Recht ausserhalb des Zollvereins zu bleiben. Dagegen stand ebenso selbstverständlich nur dem Bundesrate darüber die Entscheidung zu, welche Teile des Hamburgischen und des umliegenden preussischen Staatsgebietes, um den Aufgaben des Freihafens zu genügen, ausserhalb der Zollgrenze zu bleiben hätten. Zudem hatte Preussen nur, weil die Herstellung einer Zolllinie zwischen Altona und St. Pauli unmöglich erschien, aus zolltechnischen Gründen den Anschluss eines Teiles desselben gefordert. Dennoch begrüssten die Hamburger den Antrag mit einem Aufschrei der Entrüstung und beschuldigten Preussen offen des Verfassungsbruchs. Sie erklärten, auch nicht ein Haus von St. Pauli herausgeben zu wollen. Und sie erhoben ihre Klagen um so lauter, als die im Reichstage von Bismarck kurzerhand bei Seite geschobenen Freihändler sie täglich und eindringlich ermahnten, die letzten Bollwerke des Freihandels zu hüten und zu wahren, um von hier aus das in die Irrtümer und Irrgänge der Bismarckschen Schutzzollpolitik hineingeratene Deutschland zurückzuerobern.

Aber wenn die preussische Regierung sich in Bezug auf St. Pauli willfährig erwies und sich damit begnügte, den Anschluss Altonas prinzipiell durchzusetzen, so richtete sie nun, während die Hamburger wegen ihres Sieges in einem Meere des Entzückens schwammen, an den Bundesrat den

weiteren Antrag, die Zollgrenze auf der Unterelbe zum 1. Januar 1882 nach Cuxhafen zu verlegen. Auch diesmal hielt sich Preussen durchaus auf dem Rechtsboden. Die Zolllinie war 1868 auf eine Verordnung des Bundesrats von Wittenberge nach Bergedorf oberhalb Hamburgs verlegt worden; folglich konnte sie auch durch eine neue Verordnung bis an die See vorgeschoben werden, wie es das Zollgesetz von 1869 ausdrücklich verlangte. Noch dazu wären die Interessen der Hamburger dadurch kaum geschädigt worden. Das Reich erhebt keine Durchfuhrzölle. Die nach Hamburg aufwärts gehenden Schiffe wären auch nach Errichtung der Zollstelle in Cuxhafen zollfrei eingegangen und lediglich im Interesse der Zollsicherheit genötigt worden, für die Fahrt durch die Zollinland gewordene Elbe einen Zollbeamten an Bord zu nehmen und für diesen die Gebührentaxe zu zahlen.

Sofort erhoben die Hamburger von neuem ihre Weherufe über das gewaltthätige Vorgehen Preussens. Zu ihren Klagen gesellten sich die Entrüstungsrufe der gesamten Opposition über den Kanzlerdespotismus und über den unausrottbaren Hass der Junker gegen den Handel und die Städte. Am 20. Mai 1881 machte sogar der Abgeordnete Richter den Versuch, den Reichstag zum Schutze des vom Bundesrate bedrohten Bundesstaates aufzubieten. Aber in dem Augenblicke, wo die Leidenschaften ihren Höhepunkt erreichten, sollte auch der Umschwung erfolgen. Wie so oft in der Geschichte der alten Hansa der Rat der Hansestädte sich der Bürgerschaft überlegen bewiesen, so hatte auch der Hamburger Senat, obwohl er nicht weniger als die Bürgerschaft die unveränderte Beibehaltung des alten Zustandes wünschte, in der Erkenntnis, dass der Erfolg in der St. Paulifrage nur ein Pyrrhussieg gewesen sei, den klugen Entschluss gefasst, zunächst im vollsten Widerspruche mit der öffentlichen Meinung, den Frieden mit dem Reiche zu suchen. Nach sorgfältigen, umfassenden Beratungen mit der Handelskammer und nach monatelanger, eingehendster gemeinsamer Arbeit mit einem vom Finanzminister gesandten Beamten hatte er es gewagt, am 9. Mai 1881 in formelle Verhandlungen über den Anschluss Hamburgs einzutreten, und entschloss sich am 25. Mai, ein vorläufiges Abkommen mit der Reichsregierung über die anderweitige Abgrenzung des Freihafengebietes zu unterzeichnen. Am 15. Juni wussten dann die Sprecher des Senats, nachdem zuvor die Handelskammer und Gewerbekammer offen dafür eingetreten waren, in jener siebenstündigen Sitzung, die man in Hamburg niemals vergessen wird, die Mehrheit der Bürgerschaft dahin zu bestimmen, den aussichtslosen Kampf nicht nur mit dem Reichskanzler, sondern mit dem ganzen deutschen Vaterlande aufzugeben. Und ebenso fand, als im Herbst 1885 der Bundesrat es für nötig erachtete, nicht die Thatsache des in der Verfassung vorgesehenen Eintritts Hamburgs, sondern nur gewisse Modalitäten desselben der Genehmigung des Reichstags zu unterbreiten, das Abkommen vom 25. Mai überwältigende Zustimmung, obwohl die Fortschrittspartei das Ihre that, die Hamburger, deren Erbweisheit sie, so lange sie widerstanden, in den Himmel gehoben, zu charakterlosen Menschen zu stempeln und jedermann vor dem heimtückischen Reichskanzler, der bis 1878 ein Freihändler gewesen, jetzt zum Schutzzöllner geworden und im Handumdrehen vielleicht noch einmal ein Freihändler werden könne, nach besten Kräften zu warnen.

Das Abkommen vom 25. Mai war zu stande gekommen auf dem Wege praktischer Politik, durch beiderseitige Zurückhaltung in Bezug auf unerfüllbare Wünsche und Forderungen und durch bundesfreundliches Eingehen auf berechtigte Interessen des andern. Wenn die extremsten Schutzzöllner eine gänzliche Aufhebung des Freihafens gefordert hatten, indem sie sich einredeten,

dass, sobald man die Hamburger hindere, mit ausländischen Waren zu handeln, fortan auch das Ausland statt fremden Gutes deutsches kaufen werde, so sollte allerdings nach dem 1. Oktober 1888 die gesamte Wohnstadt Hamburg dem Zollgebiete einverleibt werden. Dagegen erklärte sich die Reichsregierung damit einverstanden, dass der Stadt Hamburg am rechten Ufer der Elbe, auf dem besten Teil des Flusses selbst und auf den der Stadt gegenüber liegenden Inseln ein neu abzugrenzendes Freihafengebiet von solcher Ausdehnung zu belassen sei, dass die Hamburger, da keine Wohnungen und kein Detailhandel in demselben geduldet werden, schwerlich jemals ganz davon Gebrauch machen dürften. Desgleichen bewilligte sie bereitwilligst den Exporteuren, auf ihren Kontierungslagern in der Zollinland gewordenen Wohnstadt auch künftig zollausländische und zollinländische Artikel neben einander zu führen. Selbst der eigentümlichen Exportindustrie, die sich nach der Meinung der binnenländischen Fabrikanten wie eine Schmarotzerpflanze an den Stamm des hamburgischen Zwischenhandels angeklammert und durch die „Veredelung" der zollfrei eingeführten ausländischen Waren den deutschen Produzenten im Auslande eine ungleiche Konkurrenz bereitete, wurde ihre Fortdauer im Freihafengebiet trotz bisweilen zweifelhafter Existenzberechtigung gesichert. Die Zollkontrolle des zwischen dem neuen Freihafengebiet und der See bin- und hergehenden Schiffsverkehrs wurde in liberalster Weise geregelt. Ebenso versprach die Reichsregierung, um die Furcht der Hamburger vor dem bureaukratischen preussischen Zollsystem zu beseitigen, ihre Regulative zu revidieren, und überliess sogar vertrauensvoll der Stadt die Verwaltung der Zölle durch ihre eigenen Beamten und Behörden. Endlich war die Reichsregierung sofort bereit, den gesamten Nachsteuertrag der in der Wohnstadt angehäuften fremdländischen Waren der hamburgischen Staatskasse zu teil werden zu lassen, und versprach, zu den durch den Zollanschluss erwachsenen Unkosten die Hälfte, bis zur Höhe von 40 Millionen Mark, beizusteuern.

Man kann zweifeln, ob Bremen klug gehandelt hatte, sich jeder selbständigen Politik zu enthalten und einfach mit Hamburg stehen und fallen zu wollen. Jedenfalls blieb den Bremern in dem Augenblicke, wo der Hamburger Senat einlenkte, nichts weiter übrig, als auch ihrerseits den Frieden mit dem Reiche zu suchen. Genau wie der Hamburger Senat hatte daher auch der Bremer Senat 1880 gewisse Voruntersuchungen angestellt und im April 1881 an den preussischen Finanzminister das Ersuchen um vertrauliche Vorbesprechungen über die Grundlagen des Anschlusses gerichtet. Da indessen die Reichsregierung mit Bestimmtheit erklärte, dass sie bei den Schwierigkeiten der Hamburger Frage erst nach dem Abschlusse mit Hamburg verhandeln könne, so wurde erst 3 Jahre später, am 4. Juli 1884, eine vorläufige Vereinbarung unterzeichnet. Am 29. August teilte sie der Senat der Bürgerschaft mit. In Hamburg war in jener denkwürdigen Sitzung der Bürgerschaft am 15. Juni 1881 ein erbitterter Streit ausgefochten worden, ob man Frieden schliessen oder den Kampf fortsetzen wolle. In Bremen wagte nach dem Friedensschlusse Hamburgs kaum jemand zu widersprechen. Auch als der Bundesrat im Januar 1885 dem Reichstage eine Vorlage über den Anschluss Bremens zugehen liess, vermochten selbst die ausgesprochensten Freihändler nichts dagegen einzuwenden, dass Bremen das Schicksal Hamburgs teilen müsse.

Die von Hamburg so verschiedenen örtlichen Verhältnisse Bremens bedingten es, dass, wenn die Wohnstadt gleichzeit mit Hamburg dem Zollverein angeschlossen wurde, zwei getrennte Gebiete den Aufgaben des internationalen Zwischenhandels vorbehalten blieben. Die Reichsregierung willigte

sofort darin, die Hafenanlagen von Bremerhaven und die damit verbundenen Petroleumlager durch ein Zollgitter als Ausschlussgebiet von der Wohnstadt Bremerhaven zu trennen. Dagegen mussten sich die Bremer im Gegensatz zu Hamburg damit begnügen, dass, während sämtliche bisherigen Hafenanlagen, Warenhäuser und Löschanstalten der Stadt Bremen selbst in das Zollgebiet einzutreten batten, unterhalb der Stadt auf dem rechten Weserufer ein neuer stadtbremischer Freihafenbezirk mit einem Umfange von 87 Hektaren geschaffen wurde. Sie mussten sich weiter damit zufrieden geben, dass für dieses Entrepot die Gründung einer der hamburgischen entsprechenden Exportindustrie versagt blieb. Im übrigen bewies das Reich durch Erleichterung der Zollkontrolle für die die Unterweser passierenden Seeschiffe und die zwischen Bremen und Bremerhaven verkehrenden Leichterschiffe, durch eine den Bedürfnissen des Bremer Handels entsprechende Abänderung der Zollregulative, durch Überlassung der gesamten Zoll- und Steuerverwaltung an Bremen und durch Überweisung des Nachsteuerertrags an die Bremer Staatskasse dieselbe entgegenkommende und wohlwollende Haltung wie beim Anschluss Hamburgs. Es bewilligte endlich auch der Stadt Bremen für die durch den Zollanschluss notwendige Herstellung neuer Hafenanlagen und Warenschuppen einen Zuschuss bis zur Höhe von zwölf Millionen Mark.

Nachdem inzwischen das Riesenwerk der Zollanschlussbauten vollendet worden, erfolgte in der Nacht vom 14. zum 15. Oktober 1888 auf Anordnung des Bundesrates der Anschluss der beiden Hansestädte. Es war damit erfüllt, was Motz in jener merkwürdigen Denkschrift vom Juni 1829, in der er dem Könige Friedrich Wilhelm III. über die soeben zwischen Preussen-Darmstadt und Bayern-Württemberg abgeschlossenen Verträge berichtete, klar ausgesprochen hatte, dass sich nach und nach alle deutschen Staaten und ganz zuletzt auch die Hansestädte dem preussischen Zollsystem angliedern würden. Erst nachdem die im Artikel 34 der Reichsverfassung enthaltenen Reservatrechte Bremens und Hamburgs durch den Lauf der Ereignisse dahin interpretiert waren, dass sie nur auf die Freihafenbezirke beider Hansestädte dauernde Anwendung finden sollten, hörte der Grundsatz der Zoll- und Handelseinheit auf, in Bezug auf jene beiden ein Postulat zu sein, und Artikel 33 der Reichsverfassung sprach die thatsächliche Wahrheit aus, wenn er meldete: Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze. Ausgeschlossen bleiben die wegen ihrer Lage zur Einschliessung in die Zollgrenze nicht geeigneten einzelnen Gebietsteile.*)

Neben den drei glorreichen Feldzügen der neueren preussisch-deutschen Kriegsgeschichte und neben den grossen Gestalten Kaiser Wilhelms I. und seiner Paladine ist die Geschichte des preussisch-deutschen Zollvereins fast vergessen. Kaum gedenkt heute noch jemand der grossen Zollvereinskrisen, die unsere Väter so leidenschaftlich erregten. Es ist eine Pflicht der Dankbarkeit, das Angedenken der Maassen und Motz zu erneuern, die in müder und verdrossener Zeit daran gingen, durch Beseitigung der inneren Scheidewände die wirtschaftliche Einheit der Nation herzustellen, durch das Band der wirtschaftlichen Interessen die deutschen Staaten unlösbar an Preussen

*) So die 1890 mit dem Bundesgebiet vereinte Insel Helgoland, für welche Preussen zu den Reichsausgaben durch Zahlung eines Aversums beiträgt. Andrerseits umfasst die deutsche Zollgemeinschaft noch heute das Grossherzogtum Luxemburg, obwohl dasselbe nicht zum Deutschen Reiche gehört.

zu ketten und durch die wirtschaftliche Hegemonie Preussens auch seine politische in Kleindeutschland zu begründen. Wenn dabei die Erkenntnis gewonnen wird, dass die ungeahnten Erfolge Preussens während der Wilheminischen Epoche durch lange, entsagungsvolle Arbeit auf dem Gebiete der materiellen Interessen sicher vorbereitet wurden, so erwächst darüber hinaus die freudige Gewissheit, dass das auf so natürlicher und innerlich fester Grundlage errichtete Deutsche Reich ebenso wenig, wie einst der Staat Friedrichs des Grossen, eine glückliche Improvisation ist und nötigenfalls selbst einen unglücklichen siebenjährigen Krieg überdauern würde.

20010

END OF
TITLE